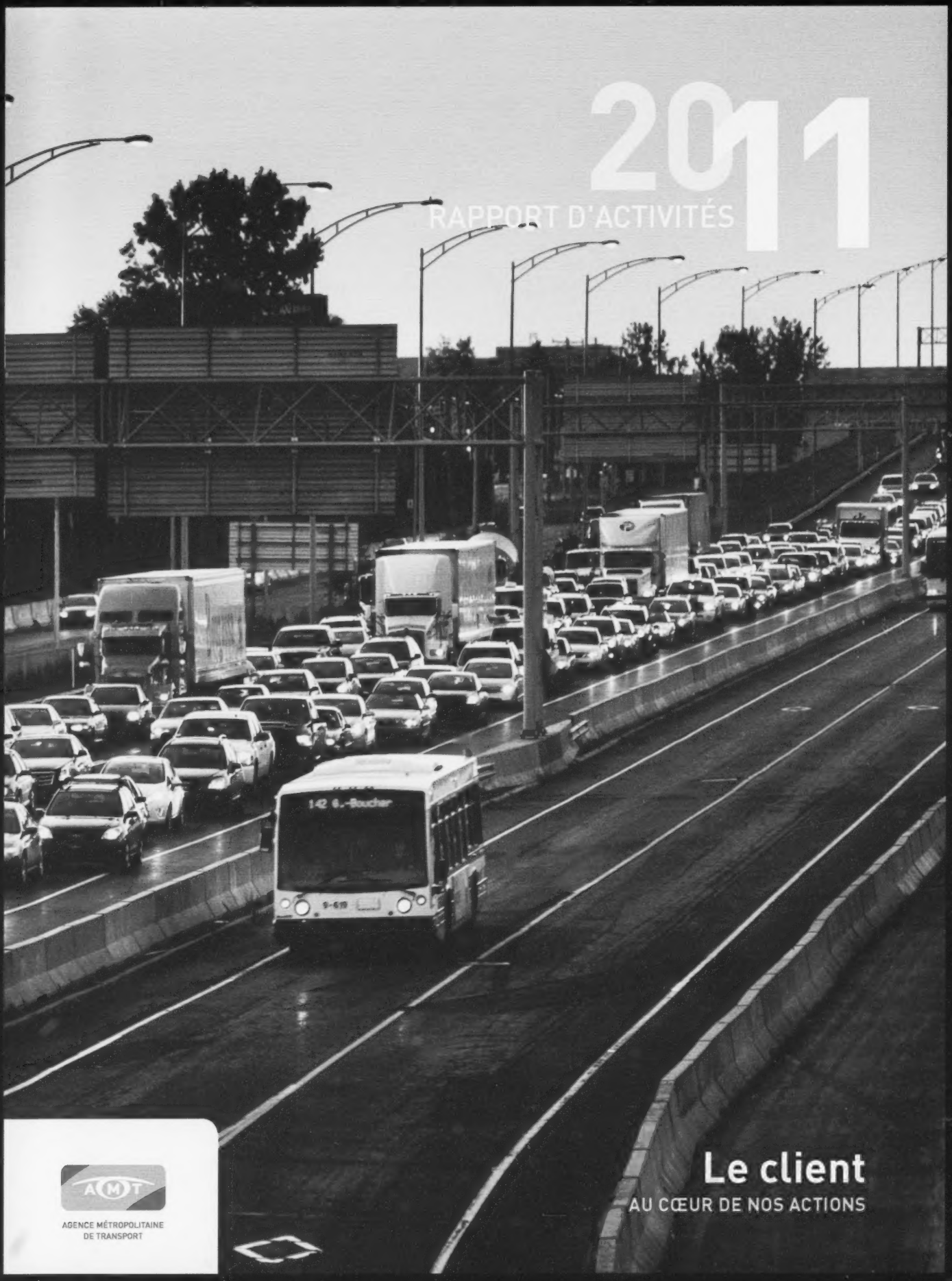
# 2011

## RAPPORT D'ACTIVITÉS




AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

# Le client

## AU CŒUR DE NOS ACTIONS

Notre mission : accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.

# Éditorial

Il est parfois nécessaire de prendre un peu de recul vis-à-vis de l'actualité pour retrouver un regard neuf sur la réalité des choses. Quand on fait un bref retour sur l'année 2011, on se rend vite compte que, au-delà certains dossiers dont s'accapare l'actualité médiatique, il existe bien des projets qui avancent très positivement, et qui marquent une année vraiment féconde pour l'AMT.

## UNE VISION CONSENSUELLE

L'élément central en est certainement le dévoilement du Plan stratégique, qui trace une voie ambitieuse mais réaliste vers ce que seront les transports collectifs en 2020 dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT s'y fait le défenseur d'une mobilité urbaine toujours plus efficace, organisée, dans le respect scrupuleux du développement durable. Un défi qui passe, sans détour, par les transports collectifs.

## UNE DEMANDE EN HAUSSE

Ce Plan est d'autant plus nécessaire que la région connaît une forte hausse de l'achalandage des transports collectifs : 4,4% en 2011, tous modes confondus ; et une demande encore plus marquée pour nos services : 7,6% pour les trains de banlieue et 8,8% pour les express métropolitains. Une hausse qui s'inscrit dans la durée : en quinze ans, l'achalandage des transports collectifs a augmenté de 25,6%. Et une hausse qui devrait peser encore plus dans un avenir proche quand on connaît la situation du réseau routier métropolitain, appelé à subir sous peu d'importants travaux de rénovation. Dans ce contexte, la demande en transport collectif devrait être en forte croissance. Il nous faut être prêts à répondre à la demande.

## UNE ANNÉE PLEINE D'ACTIONS

Les pages qui suivent dressent un portrait éloquent des avancées récentes, qui sont le fait d'une équipe entièrement dédiée à améliorer le réseau, dans l'exploitation au quotidien comme dans la planification à long terme.

2011, c'est par exemple l'implantation toujours plus forte des STI – ou systèmes de transport intelligents – dans lesquels la technologie vient soutenir des services aux clients renforcés, comme le projet Chronos, qui jette les bases d'une information en temps réel. C'est l'entrée en force de l'AMT dans le monde des réseaux sociaux : la communauté AMT en ligne est en train de se bâtir. C'est le lancement de produits tarifaires qui répondent aux attentes des clients. C'est le renouvellement de la flotte, avec la mise en service des voitures 3000, et la réception des locomotives bimodes.

2011, c'est aussi la réalisation d'une série de travaux améliorant le réseau (doublement de voies sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme, Train de l'Est, étagement de la jonction de l'Est, centre d'entretien Lachine, entretien des infrastructures et des équipements ferroviaires, etc.), et d'une série d'études préparant l'avenir de l'offre de transports collectifs (prolongement du réseau de métro, desserte rapide dans l'axe A-10, Train de l'Ouest, modernisation du tunnel Mont-Royal, service rapide par bus sur l'axe Pie-IX, etc.).

## UNE ORGANISATION DÉVOUÉE À SES CLIENTS

À mon arrivée en poste à la mi-février 2012, je n'ai pas tardé à rencontrer les employés pour tracer avec eux une vision claire des actions à mener au cours de l'année. Le client doit être toujours plus au cœur de nos préoccupations : offre de services augmentée et de grande qualité, accessibilité aux services renforcée, tarification simplifiée, communications harmonisées, infrastructures et équipements maintenus en bon état ou renouvelés, développement durable privilégié. La liste est longue, et s'appuie sur l'importante réflexion du Plan stratégique – Vision 2020.

Pour nous permettre de nous concentrer sur ces défis, il est primordial de créer un consensus métropolitain, et de renforcer une collaboration constructive et respectueuse avec nos partenaires et le ministère des Transports, en définissant explicitement nos mandats et en clarifiant le cadre de gouvernance de la métropole.

Une chose est sûre : l'AMT peut compter sur un conseil d'administration dévoué, disponible, et sur une équipe fiable, qui reste concentrée sur son mandat. C'est par le travail engagé de chacun, et par une gestion sertée du processus de réalisation des projets, que se renforce la notoriété.

Notre cadre de travail sera à la fois rigoureux, fédérateur et novateur, et mettra de l'avant des valeurs de respect, d'honnêteté, d'intégrité et de fierté. Toutes nos actions convergeront vers un seul but : offrir toujours un meilleur service à la clientèle.

Paul Côté

**Paul Côté**
Président-directeur général par intérim

# Sommaire


VISION **2020** 6

**Plan stratégique 2020**
Le client au centre des décisions 7
Des cibles ambitieuses mais réalistes 8
Priorité : faciliter la mobilité et améliorer la qualité de vie 9

1996-2011 **PROGRÈS** 10

2011 **ACTIONS** 11

AXE 1
Des déplacements simplifiés pour la clientèle 12

AMÉLIORER L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF
**Une logique intermodale**
Rabattement par autobus 13
Transfert modal 14
Transports actifs 15

**Une logique d'accessibilité**
Transport adapté 16
Politique d'accessibilité 17

MIEUX COORDONNER LES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF
**Une coordination intermodale**
Systèmes de transport intelligents 18
Prise de décision 19

HARMONISER LA QUALITÉ DE SERVICE
**Une approche commune**
Qualité de service 20
**Une information de meilleure qualité**
État des services 23

MIEUX ADAPTER LES TARIFS AUX BESOINS DES CLIENTS
**Une tarification métropolitaine simplifiée et performante**
Intégration tarifaire 24

AXE 2
Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie 26

ÉLECTRIFIER LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF
**Une énergie durable**
Trains de banlieue 27
Énergie verte 28

ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
SUR LE TRANSPORT COLLECTIF
**Des milieux de vie de qualité**
Aménagement du territoire 29

AXE 3
Un réseau métropolitain rapide et multimodal 30

MÉTRO : AJOUTER DES SERVICES ET AUGMENTER LA CAPACITÉ
**Un réseau de métro en croissance**
Bureaux de projets 31

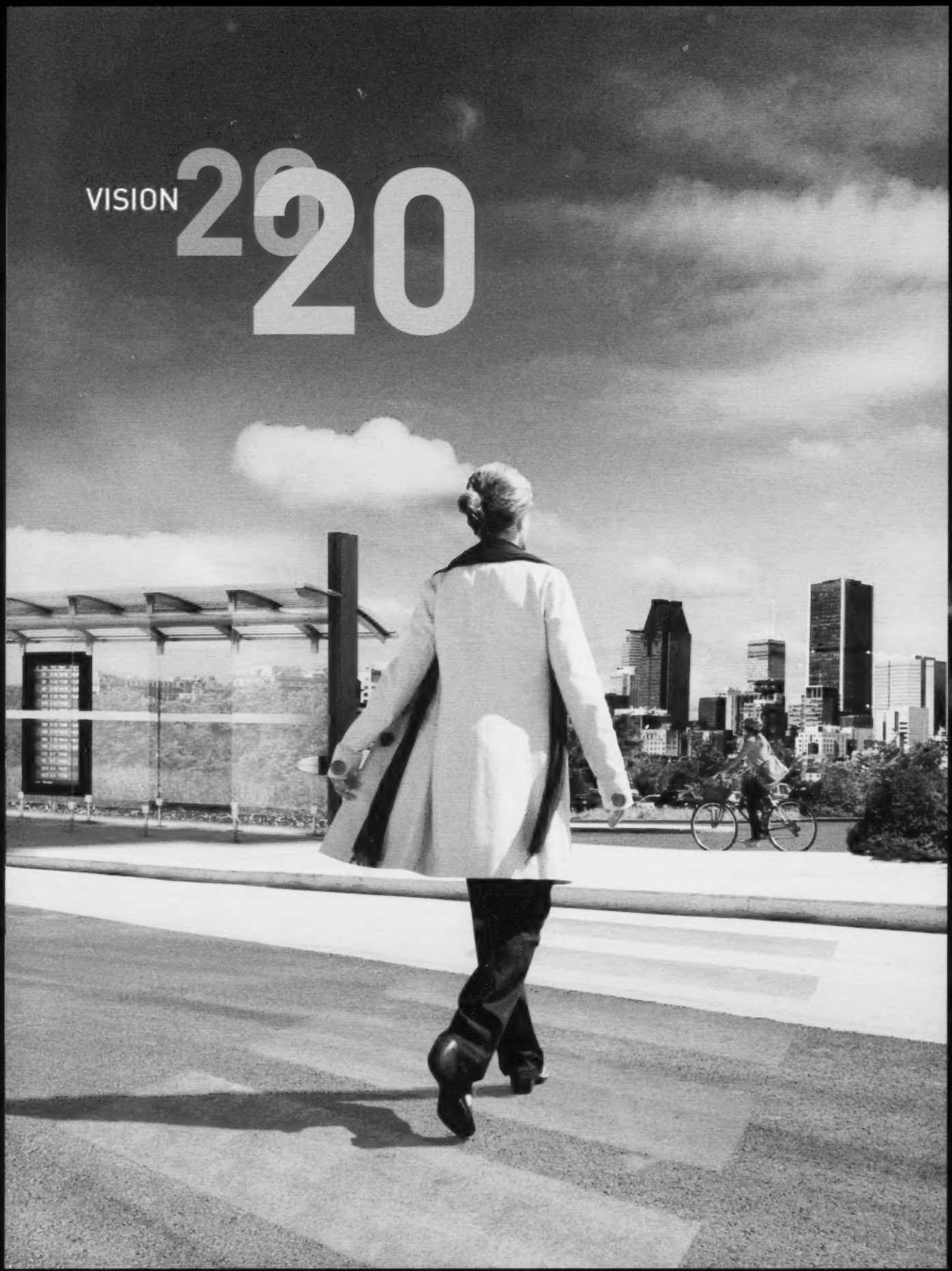
TRAINS DE BANLIEUE : CONSOLIDER ET AMÉLIORER LES SERVICES
**Des services de trains de banlieue accrus**
Réseau actuel 32
Services 33
Infrastructures 34

AUTOBUS : OFFRIR UN HAUT NIVEAU DE SERVICE
**Un réseau d'autobus performant**
Axes de transport 38

2011 **MOBILITÉ URBAINE** 40
**Achalandage** 41
Trains de banlieue / Express métropolitains / Voies réservées / Terminus métropolitains
**Faciliter la mobilité lors des travaux routiers** 42
**Indicateurs de performance** 43
**Actifs de l'AMT** 44

2011 **DÉVELOPPEMENT DURABLE** 46
**Un engagement renouvelé** 47
Charte de l'UITP / Mercredis de l'AMT / Défi Climat / Marché public au terminus Henri-Bourassa
**En ville, sans ma voiture** 48
**Plan d'action de développement durable 2008-2013** 50

2011 **GOUVERNANCE** 52
**Mandats, territoire, partenaires** 53
**Conseil d'administration** 54
**Équipe de direction** 55
**Accès aux documents et protection des renseignements personnels** 56
**Responsabilité sociale** 57
Application de la loi 100 / Dons et commandites / Implication sociale
**Gestion des activités** 57
Progiciel de gestion intégré (SAP) / Gestion de projets standardisée (GPS)
**Ressources humaines** 58
Loi sur l'accès à l'égalité en emploi / Recrutement / Communication interne / Déménagement


VISION
2020

# Plan stratégique 2020

## Le client au centre des décisions

Les bénéfices du transport collectif ne sont plus à démontrer. Que ce soit sur le plan social, environnemental ou économique, il génère des retombées positives. Il offre un accès à la mobilité pour tous, améliore la qualité de nos milieux de vie, stimule l'économie de la région et de l'ensemble du Québec. C'est dans cette optique que nous avons adopté en novembre 2011 notre plan stratégique *Vision 2020 – Transports collectifs d'avenir pour la région métropolitaine de Montréal*. Son élaboration a été au cœur de nos activités en 2011.

Le plan se décline en trois axes stratégiques de développement du transport collectif pour la région, et comprend plusieurs projets d'envergure ainsi que de nombreuses initiatives d'amélioration globale de la qualité du service. Il prévoit un total de près de 17 G$ d'investissements sur 10 ans :

- 2,4 G$ pour le réseau d'autobus métropolitain
- 3,7 G$ pour le réseau de trains de banlieue
- 10,3 G$ pour le réseau de métro et les autres modes guidés
- 400 M$ pour des interventions concernant l'amélioration de la qualité du service, tous modes confondus

## Démarche

### Les 7 grandes étapes

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | **Consultation des partenaires** | • Enjeux métropolitains et orientations<br>• Identification des potentiels et projets<br>• Identification des cibles à atteindre | Printemps / été 2010 |
| 2 | **Analyse des orientations et initiatives** | • Préparation préliminaire<br>• Analyse des documents de planification des partenaires | Été / Automne 2010 |
| 3 | **Rencontres des comités et consultations publiques** | • Rencontre des rencontres avec les partenaires<br>• Consultations publiques sur Internet<br>• Groupes d'experts | Automne 2010 |
| 4 | **Sélection et priorisation des orientations et initiatives** | • Identification des valeurs préférentielles du plan stratégique<br>• Orientations préliminaires | Automne 2010 |
| 5 | **Forums d'échanges des partenaires** | • Validation des orientations et initiatives préliminaires | Hiver 2011 |
| 6 | **Dépôt d'un document préliminaire** | • Consultations publiques | Printemps 2011 |
| 7 | **Dépôt d'un document final** | • Publication | Automne 2011 |

### À L'ÉCOUTE DES PARTENAIRES ET DU CITOYEN

Nous avons invité nos partenaires, notre clientèle et l'ensemble des citoyens à participer à la définition d'orientations stratégiques pour améliorer le transport collectif dans la région. **Forums d'échanges ▶** Les partenaires ont collaboré à l'élaboration d'une vision concertée des grands enjeux en transport collectif et des orientations prioritaires à mettre en œuvre, dans le cadre de deux forums d'échanges. **Consultations publiques ▶** La clientèle et les citoyens de la région métropolitaine de Montréal ont été invités à exprimer leurs attentes par le biais d'un sondage sur Internet et d'une tournée de consultations publiques, dont une qui s'est déroulée en direct sur le web, pour toucher le plus grand nombre. **Comité-conseil ▶** Ce comité formé d'experts en urbanisme, en environnement et en transport nous a aussi guidés dans nos réflexions pour sélectionner et prioriser des orientations et des initiatives concrètes.

Cette démarche participative a ainsi permis de dégager les principaux enjeux d'amélioration du service de transport collectif dans la région :

- **S'adapter aux nouveaux besoins de mobilité :** regain de popularité pour le transport collectif, croissance des déplacements de périphérie à périphérie et besoin pour des déplacements hors pointe et à contre-charge.
- **Gérer la croissance démographique et urbaine :** forte croissance démographique dans les secteurs périphériques, traditionnellement caractérisés par une plus faible densité résidentielle et une plus forte dispersion des activités, et motorisation croissante de la population.
- **Améliorer la qualité du service offert à la clientèle :** besoin d'augmenter la performance des temps de parcours, de simplifier et de rendre plus fluide le déplacement du client sur le réseau métropolitain, et d'accroître la capacité d'accueil du réseau.

# Des cibles ambitieuses, mais réalistes

L'avancement et la performance du Plan 2020 seront mesurés selon trois types de cibles : la fluidité du déplacement du client sur le réseau, l'importance de la mobilité durable dans la région et le déploiement du réseau métropolitain.

**En 2020**, le cheminement du client sur le réseau sera plus facile, plus fluide et plus rapide.

Qualité des services de transport

### Des services de transport harmonisés et synchronisés

Une information à la clientèle disponible partout et en tout temps

**En 2020**, les clients du transport collectif seront plus nombreux et davantage portés à utiliser des modes actifs et collectifs de déplacement pour accéder aux gares.

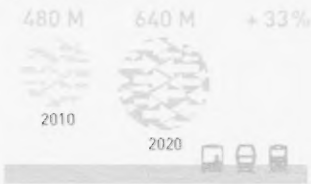
Mobilité durable

### Accès aux gares

% de la clientèle du train de banlieue qui se rendra à la gare par un mode de transport actif ou collectif

### Déplacements (en millions)

Achalandage annuel du réseau de transport collectif métropolitain (tous modes)




### Part de marché

Du transport collectif en pointe matinale

**En 2020**, une plus forte proportion de la population dans la région aura accès à un réseau rapide de transport collectif, à distance raisonnable de son domicile.

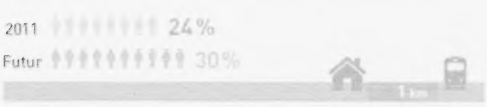
Déploiement du réseau

### Voies réservées et mesures préférentielles pour autobus

Longueur du réseau de voies réservées métropolitaines

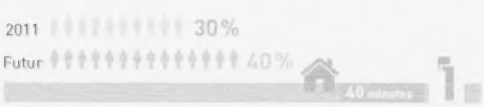
### Accès au réseau

30 % de la population aura accès au réseau rapide dans un rayon d'1 km de son domicile, comparativement à 24 % actuellement, et 80 % dans un rayon de 5 km, contre 72 % aujourd'hui




### Rapidité

40 % de la population aura accès au centre-ville en transport collectif en moins de 40 minutes, comparativement à 30 % actuellement, et 70 % en moins de 60 minutes, contre 63 % aujourd'hui



# Priorité : faciliter la mobilité et améliorer la qualité de vie

En réponse aux enjeux divers auxquels nous faisons face en tant qu'organisme public redevable auprès des citoyens de l'organisation des transports collectifs métropolitains, nous avons élaboré une vision 2020 du transport collectif métropolitain : faciliter la mobilité dans la région et améliorer la qualité de vie des résidents. L'objectif est d'établir des services de transport collectif encore plus rapides et fréquents, simples et conviviaux, et accessibles et diversifiés. Trois axes stratégiques ont été retenus pour élaborer cette vision.

## AXE 1 Des déplacements simplifiés

Nous souhaitons simplifier le cheminement du client sur le réseau en se dotant de quatre principes d'action :

- Faciliter l'accès aux terminus, aux gares et aux stations de métro, en priorisant les modes durables de déplacement (marche, vélo et transport collectif).
- Améliorer la coordination entre les différents modes et organismes de transport collectif dans la région, afin de rendre le trajet du client aussi fluide que possible.
- Offrir une information claire, abondante et en temps réel sur l'ensemble du réseau, pour permettre au client de mieux planifier ses déplacements et d'adapter son comportement en cas de perturbations du service.
- Intégrer et simplifier les pratiques tarifaires à l'échelle métropolitaine.

## AXE 2 Une meilleure qualité de vie

Le transport collectif est un vecteur d'amélioration de la qualité de vie des résidents de la région de Montréal, et il est nécessaire de mieux mettre à profit sa contribution au développement durable. Plusieurs actions sont prévues :

- Concevoir des équipements durables qui s'insèrent harmonieusement dans l'environnement existant et anticipent les futurs besoins de mobilité.
- Créer des milieux de vie de qualité en soutenant des stratégies d'aménagement intégrées à la planification du transport collectif et en développant certains sites stratégiques.
- Accroître la performance énergétique du réseau en élargissant l'électrification sur les réseaux d'autobus et de trains de banlieue. Nous misons précisément sur l'utilisation de l'hydroélectricité, dont le Québec est le quatrième producteur mondial.

## AXE 3 Un réseau métropolitain rapide et multimodal

La clientèle valorise des services de transport collectif rapides et fréquents, qui offrent une alternative efficace à l'automobile. Il faut donc établir un véritable réseau métropolitain rapide, multimodal et à haute fréquence, afin de mieux répondre à ses attentes. Pour chaque mode de transport, des projets de grande envergure et des initiatives d'amélioration de la qualité du service sont prévus :

- **MÉTRO** : prolonger le réseau de métro existant, accroître la capacité d'accueil du réseau grâce à l'acquisition de nouveaux matériels roulants et planifier des dessertes rapides sur certains axes majeurs de déplacements, par exemple des systèmes légers sur rail (SLR).
- **TRAIN DE BANLIEUE** : améliorer la qualité de service sur le réseau existant grâce à l'implantation de voies ferroviaires dédiées au transport des personnes, à la mise en service de trains express et à l'amélioration du service en période hors pointe et en contre-charge.
- **RÉSEAU D'AUTOBUS MÉTROPOLITAIN** : accroître sa performance en complétant le maillage de voies réservées, en augmentant le nombre de mesures préférentielles et en implantant des services rapides par bus (SRB).

### 8 GRANDS PROJETS D'ENVERGURE MÉTROPOLITAINE

Élément déclencheur d'une série de projets majeurs, le plan stratégique a aussi identifié huit grands projets prioritaires amenés à changer le paysage du transport collectif métropolitain. Car ils représentent tous des façons tangibles d'améliorer l'efficacité des réseaux de transport collectif de la région métropolitaine, d'accroître la capacité des services existants et de réduire leurs impacts environnementaux. Ils sont essentiels pour atteindre les objectifs de transfert modal et de part de marché des transports collectifs que nous nous sommes fixés, en concertation avec nos partenaires.

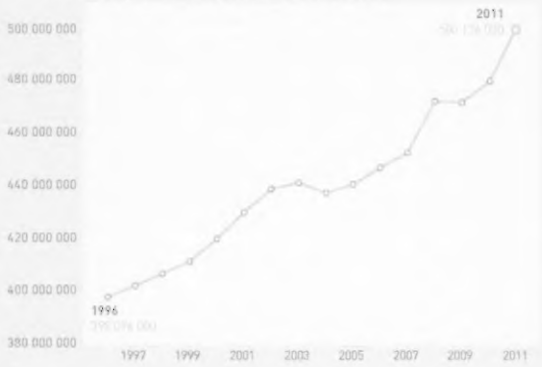
1. Prolongements de métro : lignes orange, jaune et bleue
2. Desserte rapide dans l'axe A-10/Centre-ville
3. Électrification du réseau métropolitain
4. Service rapide par bus (SRB) Pie-IX
5. Terminus d'autobus Centre-ville
6. Train de l'Ouest
7. Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant Lachine et Pointe-Saint-Charles
8. Capacité du tunnel Mont-Royal et connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme

# **Progrès** 1996-2011

Réseau de transport métropolitain par autobus

| | 1997 | 2011 | % |
|---|---|---|---|
| Express métropolitains | s.o. | 1 | – |
| Achalandage annuel | s.o. | 1,5 M | – |
| Voies réservées | 9 | 20 | 122 |
| Achalandage annuel | 16,6 M | 25,3 M | 59 |
| Nombre de km | 41 | 85,2 | 107 |
| Terminus | 7 | 16 | 129 |
| Achalandage annuel | 40,7 M | 93,0 M | 79 |
| Stationnements incitatifs | 11 | 23 | 109 |
| Achalandage annuel | 0,6 M | 2,9 M | 390 |
| Capacité (places) | 3 876 | 13 958 | 260 |

Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine 1996-2011

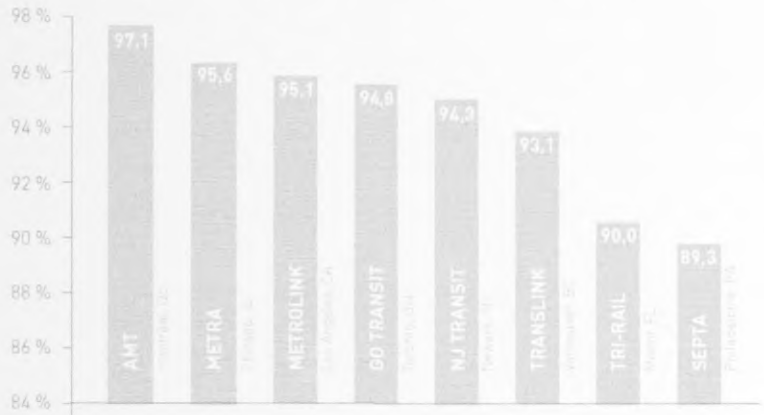



Réseau de trains de banlieue

| | 1996 | 2011 | % |
|---|---|---|---|
| Achalandage | 6,9 M | 16,6 | 140 |
| Lignes | 2 | 5 | 150 |
| Gares | 30 | 51 | 70 |
| Stationnements incitatifs | 22 | 38 | 73 |
| Achalandage autos | 0,9 M | 3,5 M | 278 |
| Capacité (places) | 6 043 | 17 351 | 187 |

De 1996 à 2011, l'achalandage des transports collectifs, tous modes confondus, a augmenté de 25,6 %. De plus, la hausse de 4,4 % enregistrée en 2011 représente la meilleure performance en quinze ans.

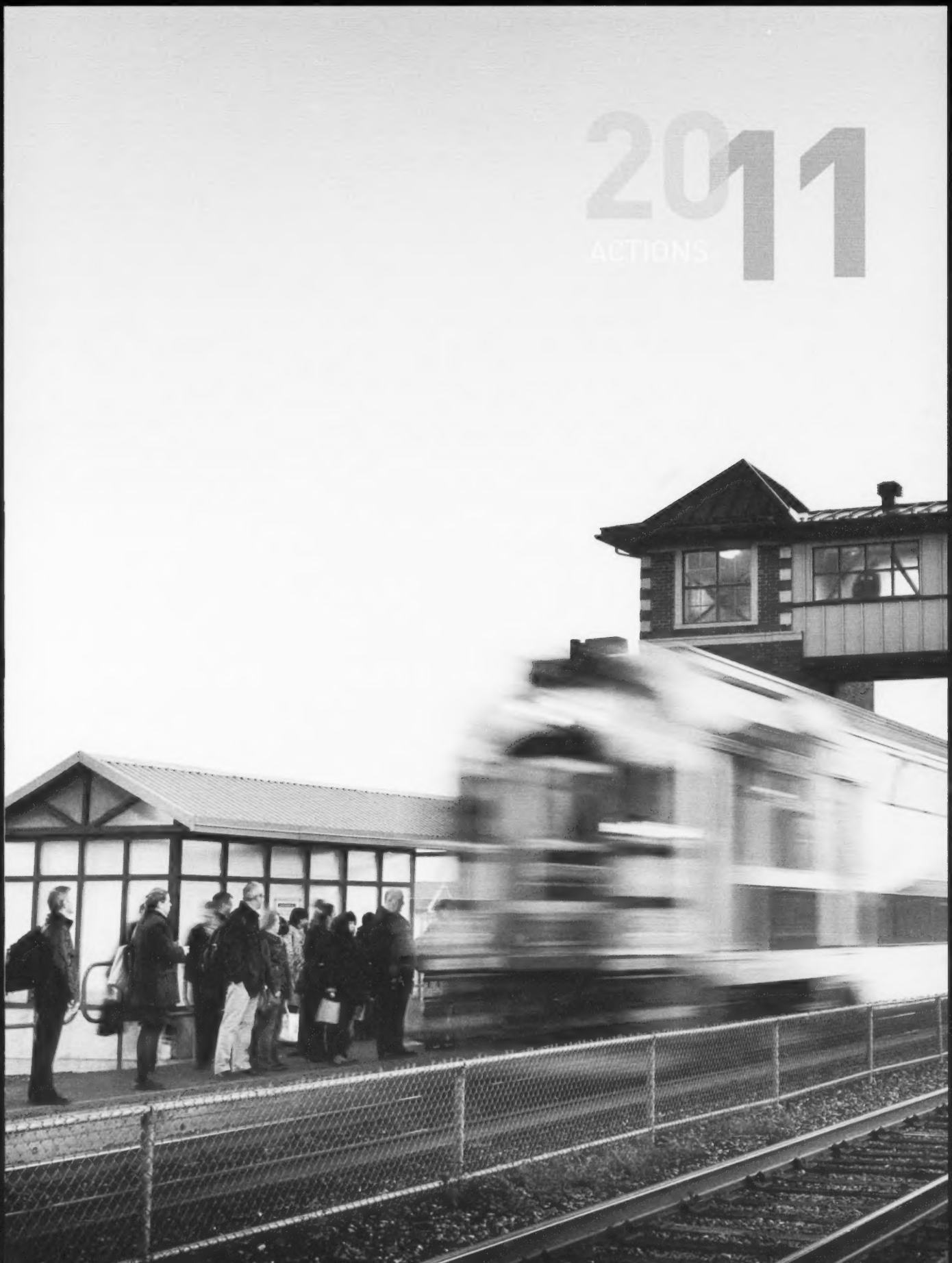
Taux de ponctualité des trains de banlieue en 2011 en Amérique du Nord




*Source : rapports annuels des opérateurs de trains de banlieue disponibles*

En 2011, l'AMT se classe bonne première en terme de ponctualité parmi les organismes de transport ferroviaire de personnes de même ordre en Amérique du Nord.

# 2011 ACTIONS



AXE 1

# Des déplacements simplifiés pour la clientèle


**AMÉLIORER L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF**
Une logique intermodale 13
Une logique d'accessibilité 16

**MIEUX COORDONNER LES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF**
Une coordination intermodale 18

**HARMONISER LA QUALITÉ DE SERVICE**
Une approche commune 20
Une information de meilleure qualité 23

**MIEUX ADAPTER LES TARIFS AUX BESOINS DES CLIENTS**
Une tarification métropolitaine simplifiée et performante 24

RABATTEMENT PAR AUTOBUS

AXE 1

OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES

# Un travail en continu

En tant que gestionnaires de plus d'une quinzaine de terminus métropolitains, nous devons être constamment à l'écoute des besoins qui évoluent avec le temps, car ces terminus sont les points d'ancrage d'un important réseau de services d'autobus locaux et métropolitains. Accès fluide des autobus, sécurité des piétons, interconnexion des services sont nos paramètres de travail.

## TERMINUS BROSSARD-PANAMA : UN ESSOR CONSTANT

Principal centre d'échange intermodal de la rive sud de Montréal, ce terminus est utilisé par le RTL, le CIT Le Richelain et le CIT Roussillon, qui offrent une liaison entre Brossard et les environs, Longueuil et Montréal. Après le réaménagement de l'échangeur Taschereau qui a considérablement amélioré la fluidité et la sécurité du transport au carrefour de l'autoroute 10, et l'introduction d'une voie réservée en 2006 entre le terminus et l'échangeur, ce fut au tour du terminus de faire l'objet, en 2011, d'un réaménagement des aires d'embarquement des usagers et de régulation des autobus. Depuis, les autobus circulent en sens unique sur le site, ce qui augmente leur fluidité de déplacement et améliore la sécurité des piétons.

**En cours ▸** Malgré les récents travaux, les quais sont encore surutilisés pour assurer plus de 700 départs par jour offerts à 8500 usagers ; il manque également des places de stationnement, avec un taux d'occupation de 99 %. Situé dans un véritable pôle de développement urbain, le terminus doit donc faire l'objet d'un réaménagement complet, qui tiendra compte notamment de la congestion routière, de la croissance de la demande du transport collectif, du potentiel de réaménagement urbain et de la possible intégration d'une desserte rapide dans l'axe A-10.

## TERMINUS CENTRE-VILLE : UN ENJEU PRIORITAIRE

Indispensable lieu d'échange des services d'autobus circulant dans le corridor métropolitain de l'axe Pont-Champlain/autoroute Bonaventure, le terminus Centre-ville est exploité depuis plusieurs année à pleine capacité, et sa configuration architecturale et la saturation des aires disponibles autant pour les véhicules que pour les clientèles ne permettent pas une expansion des services. L'idée s'est donc imposée de lui greffer un terminus d'autobus métropolitain complémentaire. Car, en plus de la saturation actuelle, nous anticipons une croissance de la demande dans ce secteur, en raison du nouvel aménagement routier de l'axe Bonaventure à Montréal, qui réduira la capacité routière. Ce nouveau terminus devra aussi tenir compte des orientations du Bureau des partenaires concernant le remplacement du pont Champlain et l'implantation éventuelle d'une desserte rapide dans l'axe A-10, sans oublier de prévoir l'accueil des services de transport collectif en provenance de l'échangeur Turcot reconfiguré. De plus, tout ce secteur est localisé en un point stratégique du centre-ville appelé à connaître un développement urbain soutenu au cours des prochaines années. Implanté dans un secteur fortement urbanisé, il devra prendre en compte les contraintes liées à cet environnement.

### SOUS LA LOUPE

Favorisant l'accès aux équipements métropolitains en transport collectif, le rabattement par autobus s'inscrit dans une logique de mobilité durable et d'optimisation de nos infrastructures de transport collectif. Nous avons réalisé deux études en 2011 :

- **Évaluation de la qualité** de l'arrimage des horaires d'autobus des CIT avec les passages de trains de banlieue sur nos cinq lignes. **Objectifs :** promouvoir le rabattement autobus, dans les secteurs où il est optimal pour le client et pour le CIT concerné et planifier une amélioration du rabattement dans les secteurs identifiés.
- **Étude de transport** visant à donner une meilleure vue d'ensemble sur le rabattement des autobus aux équipements métropolitains actuels et futurs sur le territoire de la MRC de L'Assomption, à sa demande. **Contexte :** mise en service du Train de l'Est, congestion sur les ponts en période de pointe, développement résidentiel et commercial passé et à venir dans la MRC de L'Assomption.

### L'INTERMODALITÉ : UNE ÉVIDENCE

Après l'adoption en 2010 de notre Politique sur l'intermodalité aux équipements métropolitains (gares, stationnements incitatifs et terminus), nous avons travaillé en 2011 à l'élaboration d'un plan d'action 2012-2017 détaillé, comprenant des mesures à prendre pour assurer le confort et faciliter les déplacements des clients qui accèdent à nos équipements en transports actif (marche ou vélo) et collectif, ainsi qu'en automobile.

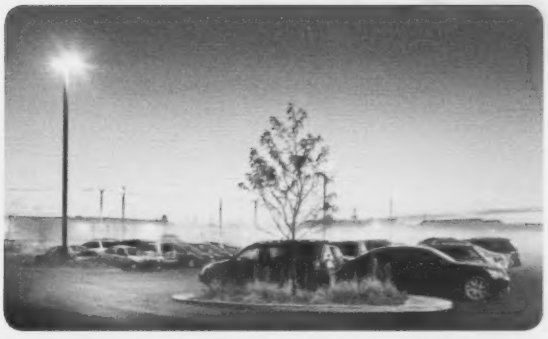
**En cours ▸** Deux initiatives sont déjà en cours : l'élaboration d'un guide de conception des équipements métropolitains pour améliorer l'intermodalité et la mise en place d'un projet-pilote de vélostation à la gare Deux-Montagnes.

TRANSFERT MODAL

DÉVELOPPER LES STATIONNEMENTS INCITATIFS

# + 1 271 places en 2011

Avec nos 31 100 places de stationnement disponibles à proximité des gares et terminus d'autobus, nous sommes le plus grand propriétaire de stationnements incitatifs au Québec. Et, qui plus est, offrant un accès gratuit en très grande majorité. C'est un moyen efficace et économique de bonifier les services en transport collectif afin d'atténuer les impacts de la congestion routière, dans un contexte où les travaux routiers se multiplient, constituant autant d'entraves à la circulation automobile vers le grand centre urbain qu'est Montréal. En 2011, une grande partie des places se sont ajoutées comme mesures d'atténuation à des travaux routiers urgents.



LIGNE BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME

**Gare Saint-Jérôme** ▸ +206 places – À l'automne, nous avons entamé les travaux d'agrandissement du stationnement, dans le but d'ajouter 36 places au sud et 170 places au nord, pour une capacité totale de 588. Les travaux de finition se feront au printemps 2012.

LIGNE CANDIAC

**Gare Candiac** ▸ +60 places – Après 60 places ajoutées en septembre, rapidement comblées, nous avons lancé en décembre des travaux permettant d'ajouter 200 places temporaires, portant la capacité totale à 375 dès janvier 2012. **Gare Sainte-Catherine** ▸ +410 places – Avec un taux d'occupation de près de 95 % à la fin de 2010, le stationnement de cette gare était constamment saturé. Grâce à cet ajout de places, le taux d'occupation a baissé à 78 %, tout en augmentant l'achalandage de 35 %.

RTMA

**Stationnement Chambly** ▸ +54 places – La Ville de Chambly a procédé à l'ajout d'une cinquantaine de places temporaires à l'automne 2011, portant à 389 le nombre de places disponibles. Étant donné la forte demande, nous étudions actuellement les options pour l'ajout de places. **Stationnement Châteauguay** ▸ +70 places – À l'été 2011, 70 places ont été ajoutées, portant leur nombre à 419. En 2012, nous prévoyons ajouter 1 150 places ; nous ajouterons aussi des quais et réaménagerons certains. **Stationnement La Prairie** ▸ +60 places – En janvier 2011, 60 places ont été ajoutées à proximité du stationnement, qui comptait déjà 507 places. Ces nouvelles places situées sur le terrain d'Espace Rive-Sud sont réservées aux clients du CIT Le Richelain jusqu'en décembre 2012. **Terminus Terrebonne** ▸ +411 places – En 2011, l'augmentation de l'offre de places s'est faite en deux temps : 178 places en février, et 233 places en novembre, pour un total de 411 nouvelles places gratuites situées sur un terrain satellite, la partie ouest du stationnement du cinéma Guzzo, grâce à une entente que nous avons signée avec la MRC Les Moulins et les cinémas Guzzo. Avec les 854 places déjà disponibles dans le stationnement incitatif du terminus, ce sont maintenant 1 265 places entièrement gratuites qui sont offertes. Pour répondre à la demande croissante dans ce secteur, la MRC Les Moulins offre en plus un tout nouveau service d'autobus afin de desservir cette zone de stationnement à destination du terminus Montmorency.

PROCHAINEMENT

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON

**Gare Beaurepaire** ▸ +100 places – Agrandissement du stationnement existant, au nord de l'avenue Elm. Développement d'un concept de stationnement écologique (éclairage et drainage) à présenter à la Ville de Beaconsfield.

RTMA

**Verchères** ▸ +90 places – Stationnement implanté sur un terrain situé derrière l'hôtel de ville de Verchères, le long de la route 132. Concept accepté, rapport final de faisabilité déposé en février 2012. **La Prairie** ▸ +100 places (phase 1) et +150 places (phase 2) – Agrandissement du stationnement existant. Maximisation de l'utilisation du terrain situé en milieu inondable. Élaboration, en concertation avec le MDDEP, d'un concept d'aménagement respectant les règles environnementales.

## COVOITURAGE DANS LES STATIONNEMENTS

En 2011, 1 369 nouveaux utilisateurs se sont inscrits à ce programme. Cette hausse sans précédent – nous comptions 2 000 participants en 2010 – peut s'expliquer en partie par la saturation de certains stationnements incitatifs. Mais la mise en place en 2010 d'un logiciel plus convivial et pratique n'est certainement pas étrangère à ce succès. Au début de 2012, c'est près de 3 500 personnes inscrites qui ont accès à l'un des 332 espaces réservés, situés près des aires d'embarquement et de débarquement, répartis dans nos 23 stationnements incitatifs participants.

**Projet en cours** – À l'été 2012, nous prévoyons ajouter une trentaine de stationnements participant à ce programme, ce qui portera le nombre de places réservées au covoiturage à près de 500.

TRANSPORTS ACTIFS :

AXE 1

AMÉNAGER DES INSTALLATIONS ATTRAYANTES

# Le vélo à l'honneur

C'est un fait connu : près de 60 % de nos stationnements incitatifs enregistraient un taux d'occupation de plus de 75 % en 2010, allant même jusqu'à 90 % pour plus de 30 % d'entre eux. Cette situation s'est accentuée depuis, puisque que 70 % de nos stationnements étaient occupés à plus de 75 % en 2011, et plus de 45 % d'entre eux à plus de 90 %. Face à la saturation de ces stationnements et aux limitations d'expansion, notamment dans les milieux plus densément urbanisés, il faut innover en privilégiant l'accès par des modes actifs. Outre les bienfaits sur l'environnement et la santé, c'est une voie qui s'avère aussi bénéfique sur le plan économique.

## LE VÉLO DANS LES TRAINS

En 2011, nous avons élargi l'accès des vélos à bord des trains de banlieue. Depuis le 1er mai, les cinq lignes sont accessibles en vélo, en dehors des heures de pointe ainsi que les fins de semaines sur les lignes où le service est offert. Désormais, sur tous les départs offerts sur les cinq lignes, la moitié de nos trains sont accessibles en vélo. Grande nouveauté également : les vélos sont désormais acceptés à la Gare Centrale. Toutes les consignes d'utilisation sont disponibles sur Internet.

**En cours** ▸ En 2012, la signalisation aux gares et l'affichage à bord des voitures 3000 seront améliorés.

Un train sur deux est désormais accessible en vélo

## STATIONNEMENTS D'INCITATION POUR VÉLOS

Le vélo se révèle le mode de transport actif et durable par excellence. Alternative à l'automobile très intéressante puisqu'il requiert un minimum d'infrastructure, il reste pourtant largement sous-utilisé comme mode de transport quotidien, en particulier par crainte du vol ou du vandalisme du véhicule à la gare ou au terminus.

Les stationnements d'incitation pour vélo, connus aussi sous le vocable de vélostations ou de parc à vélos, viennent répondre à cette problématique : ils permettent aux cyclistes qui utilisent les transports collectifs de déposer leur vélo dans un espace à accès sécurisé et protégé des intempéries.

**En cours** ▸ À l'automne 2010, nous avons octroyé un mandat à Vélo-Québec pour analyser les besoins et potentiels dans la région métropolitaine. À l'hiver 2011, l'organisme nous a fourni une synthèse des expériences étrangères, puis, au printemps 2011, un rapport sur les lieux potentiels d'implantation et l'achalandage estimé. À l'automne 2011, deux sites ont été identifiés comme prioritaires : les stationnements incitatifs de la gare Deux-Montagnes et du terminus Longueuil. Un appel d'offres pour choisir le concepteur a été émis à l'hiver 2012 pour la gare Deux-Montagnes. Nous voulons que le stationnement d'incitation soit opérationnel à l'été 2012. Une deuxième phase au terminus Longueuil devrait débuter à la fin 2012.

**TRANSPORT ADAPTÉ**

FAVORISER LE TRANSPORT ADAPTÉ MÉTROPOLITAIN

# Une vue d'ensemble

Nous avons pour mandat de soutenir, développer, coordonner et promouvoir les services de transport adapté pour les personnes handicapées de la région métropolitaine de Montréal. De concert avec nos principaux partenaires, nous avons donc développé une vue d'ensemble au Québec en matière d'intégration de l'offre de service de transport adapté. Le défi consiste à permettre à la clientèle de se déplacer sur un territoire étendu d'une densité de population très variable et desservi par plusieurs Services de transport adapté (STA), avec une demande et une offre de transport, ainsi que des règles d'exploitation et de planification des déplacements qui diffèrent.

Les douze STA situés sur notre territoire assurent le transport adapté métropolitain, une offre de service de transport adapté de type porte-à-porte et fonctionnant sur réservation. Effectués à l'aide de la flotte existante de taxis, de taxis adaptés ou de minibus de chaque STA, les déplacements métropolitains en transport adapté permettent à la clientèle admise de voyager à l'extérieur du territoire local desservi par son STA, et ce, sur le territoire de l'AMT, rendant possible l'accès à d'autres destinations.

L'AMT attribue une aide financière aux STA afin de soutenir le transport adapté métropolitain, via le Programme d'aide métropolitaine au transport adapté, un programme en vigueur depuis le 1er janvier 2010.

Essentiels pour effectuer certains déplacements métropolitains, dix-huit points de correspondance sont actuellement utilisés dans le cadre du transport adapté métropolitain.

En 2011, nous avons travaillé de concert avec les STA à l'amélioration de la planification des déplacements métropolitains. En un an, près de 200 400 déplacements métropolitains ont été effectués, représentant une hausse de 8 % par rapport à 2010.

POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ

AXE 1

METTRE LES PRINCIPES EN APPLICATION

# Une volonté d'agir

## PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU AMT

Adopté en octobre 2011, ce plan s'inscrit dans le contexte de l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (L.R.Q., chapitre E-20.1). Il vise à assurer, dans un délai raisonnable, le transport collectif des personnes handicapées sur le territoire desservi. Cette démarche concerne l'ensemble de nos projets et comporte des projets spécifiques à l'amélioration de l'accessibilité. Quatre axes y sont abordés : communication, infrastructures, matériel roulant et facteur humain. Ce plan très novateur a été approuvé par le ministre des Transports du Québec en janvier 2012.

## PLAN D'ACTION À L'ÉGARD DES PERSONNES HANDICAPÉES À L'AMT

Adopté en octobre 2011, ce plan s'inscrit dans l'article 61.1 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (L.R.Q., chapitre E-20.1). Il s'agit d'un plan institutionnel traitant de l'accessibilité du siège social, des aménagements et acquisitions liés au siège social et des communications. Les sujets abordés sont l'embauche de personnes handicapées et l'accès à l'information pour les personnes. Construit sur une base triennale, ce plan fait l'objet d'un suivi annuel. Un comité interne composé de représentants de toutes les unités travaille à atteindre les objectifs.

## CONSULTATION DU MILIEU ASSOCIATIF

Nous avons poursuivi en 2011 la consultation du milieu associatif, représenté par le comité de concertation du transport des personnes handicapées de Montréal, qui se réunit plusieurs fois par année. Les éléments des plans d'action et de développement y sont présentés et commentés.

Des sous-comités techniques se réunissent aussi ponctuellement sur des sujets précis. Les représentants qui participent à ces sous-comités sont déterminés par chaque organisme du comité de concertation qui délègue un représentant. Au besoin, des personnes ressources peuvent être invitées à participer. Un premier sous-comité a terminé ses travaux sur l'élément signal pour les nouvelles constructions au début de l'automne 2011 ; un deuxième travaille actuellement sur les standards à définir dans nos infrastructures.

### LE COMITÉ DE CONCERTATION DU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES DE MONTRÉAL

Ce comité regroupe les associations d'usagers de la grande région métropolitaine : Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), Alliance des Regroupements des Usagers du Transport Adapté du Québec (ARUTAQ), Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA de Montréal), Regroupement des usagers du transport adapté de Lanaudière (RUTAL), Association lavalloise pour le transport adapté (ALTA) et un représentant de la Table transport de Montréal.

**SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS**

AMÉLIORER LA COORDINATION DES SERVICES

# Les STI, les outils d'avenir

## PLATE-FORME INTÉGRÉE

La coordination des déplacements entre les différents organismes de transport passe par la mise en commun de l'information sur l'état du service, permettant d'échanger l'information planifiée et actualisée, en temps réel, entre exploitants. Avec la plate-forme intégrée de diffusion d'information régionale pour l'ensemble des organismes de transport, jumelée à un calculateur de trajet régional en temps réel, les usagers auront accès à une information dynamique et interactive sur l'ensemble des transporteurs, leur permettant de faire des choix éclairés lors de leurs déplacements. Cette mesure permettra également aux différents organismes de transport de connaître l'état du service des autres organismes aux points de correspondance, afin d'améliorer l'efficacité des services.

**En cours** ▸ L'enjeu majeur était de rallier l'ensemble des partenaires à la pertinence d'échanger de l'information au profit de la clientèle métropolitaine. C'est chose faite : tous les organismes de transport, la Ville de Montréal et le MTQ prennent part à une table régionale, qui a d'ores et déjà statué sur l'importance de se doter d'une norme commune : la norme *Transit Communication Interface Profiles* (TCIP), une application de protocole d'échange développée par l'*American Public Transportation Association* (APTA), fait consensus. Nous avons démarré en février 2012 un projet-pilote en partenariat avec la STL afin de définir les aspects fonctionnels du futur système : d'une part, ce système permettra de tester la coordination entre les autobus et les trains des lignes Blainville–Saint-Jérôme et Deux-Montagnes aux gares Vimont, Sainte-Rose et Sainte-Dorothée et de mettre en place les liens de communication nécessaires entre les systèmes informatiques et les agents d'exploitation ; d'autre part, ce système permettra d'afficher l'information en temps réel sur nos afficheurs aux terminus Cartier et Montmorency. Par la suite, nous procéderons au développement de l'architecture logique et physique d'un éventuel système d'échange d'information entre les organismes de transport partenaires.

## SAEIV INTÉGRÉ

**Réseau de transport métropolitain par autobus** ▸ Depuis plusieurs années, trois terminus importants – Centre-ville, Longueuil et Panama – et le stationnement incitatif Chevrier sont équipés d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) destiné à guider les voyageurs vers les quais d'embarquement, à les informer sur l'état du service et à fournir aux superviseurs un outil informatisé de gestion des quais. Cependant, le système a ses limites puisque les départs sont affichés selon l'horaire planifié et non en temps réel. Nous devons à l'avenir moderniser nos SAEIV liés à ce réseau.

**Réseau de trains de banlieue** ▸ Le logiciel Chronos développé en 2011 par notre équipe de programmeurs nous permet maintenant de suivre en tout temps la localisation de nos trains grâce à l'implantation d'un module d'adhérence à l'horaire et des systèmes de vidéosurveillance à plusieurs endroits sur le réseau. Les employés du COS peuvent visualiser sur une carte en temps réel l'ensemble de nos trains tout au long de leur trajet. Le système calcule l'adhérence à l'horaire et leur envoie des avis en cas de perturbation du service. En fonction de la situation, les employés lancent alors la diffusion automatique de l'information dans nos différentes plateformes : alertes-Train par SMS et courriel, diffusion vocale sur les quais, site mobile, afficheurs dynamiques aux gares.

**En cours** ▸ En 2011, nous avons travaillé à définir nos besoins pour moderniser nos systèmes et développer un SAEIV intégré qui permettra d'unifier et d'intégrer les fonctions d'exploitation, de sûreté et d'information à la clientèle pour l'ensemble de nos services. L'information actualisée sera alimentée par la localisation des trains sur leur trajet et des autobus à l'intérieur des terminus, en vérifiant leur adhérence à l'horaire et en diffusant de l'information en temps réel sur les afficheurs dynamiques et les haut-parleurs. Un tel système facilitera aussi la normalisation des données qui pourront être partagées entre les partenaires, dans le cadre du projet de la plate-forme intégrée.

## TECHNOLOGIE SUR SITE

Nos gares, terminus et stationnements incitatifs sont dotés de distributrices de titres, d'afficheurs dynamiques, de centres d'information autoportants, de systèmes de vidéosurveillance, de diffusion vocale et de téléphones d'urgence qui requièrent des équipements et infrastructures technologiques fiables et performants. Nous devons donc intégrer les équipements, boîtiers et conduits différents pour les sécuriser et s'assurer plus facilement de leur bon fonctionnement et de leur conformité aux différents impératifs en matière de communication, de sécurité et d'entretien.

**En cours** ▸ Nous avons mené en 2011 une étude d'avant-projet préliminaire qui a permis de spécifier un type de boîtier qui permet d'intégrer l'ensemble des systèmes et de les raccorder au réseau. En 2012, nous lancerons un projet-pilote pour confirmer le choix du type de boîtier à installer et valider la stratégie de localisation sur site. Nous procéderons ensuite à une première phase de réalisation afin d'intervenir sur les sites prioritaires.

PRISE DE DÉCISION

AXE 1

AMÉLIORER LES PROCESSUS

# Vers une information en temps réel

## INFORMATION AUX GARES

**Affichage dynamique** ▸ Après un banc d'essais réalisé en 2009, qui nous a permis de statuer sur la technologie d'affichage dynamique ACL, nous travaillons maintenant à déployer ces afficheurs dynamiques sur l'ensemble de nos gares. Ils seront installés sur les quais et intégrés aux entrées des gares à des centres d'information autoportants. Ils nous permettront de diffuser, sur un support visuel, l'heure réelle de passage du prochain train, toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles, avec l'avantage de s'afficher en tout temps sans nuire à l'environnement sonore des riverains. **Diffusion vocale** ▸ En 2011, nous avons amorcé les tests en vue de remplacer nos équipements analogiques par des équipements numériques, en particulier les équipements de sonorisation existants aux gares et sur les quais. Nous travaillons à standardiser tout le système de sonorisation afin qu'il soit optimal, plus stable et qu'il facilite la connectivité avec les autres systèmes. Ainsi, les exploitants pourront diffuser de l'information aux voyageurs de façon uniforme sur l'ensemble des sites.

## COS INTÉGRÉ

Nous avons doté notre nouveau siège social d'un centre d'opérations et de surveillance (COS) dernier cri, qui intègre les aspects fonctionnels des diverses unités opérationnelles (Exploitation, Sûreté et Service à la clientèle), dans un souci de mieux coordonner les efforts de ces unités au quotidien et particulièrement lors de perturbations sur le réseau. Il est en opération 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sur l'ensemble du réseau. Les membres du COS visionnent en permanence la vingtaine d'écrans, répondent aux questions des agents de sûreté et dirigent le personnel aux endroits problématiques.

Le COS est en opération 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sur l'ensemble du réseau

## DONNÉES OUVERTES

Depuis décembre 2011, les données sur les horaires et parcours planifiés de nos trains de banlieue, de nos express métropolitains et des autobus des organismes de transport collectif de la région sont accessibles sur notre site Internet afin d'encourager les développeurs de logiciels et d'applications mobiles à créer des applications mobiles innovantes, qui utilisent ces données pour générer une information claire et abondante sur des supports de diffusion variés, facilitant ainsi les déplacements de nos clients en transport collectif. Nos données sont offertes sous le format standardisé *General Transit Feed Specification* (GTFS), développé en collaboration avec Google. Ces données sont maintenant accessibles en téléchargement au amt.qc.ca/developpeurs. Nous faisons ainsi partie d'un groupe restreint d'organismes de transport qui offrent leurs données aux développeurs, nous classant ainsi parmi les plus novateurs, au même titre que les villes de San Francisco, Chicago, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Ottawa. Nous avons procédé à cette mise en ligne à l'occasion de TranspoCamp Montréal 2011, premier forum ouvert sur les transports urbains et les technologies mobiles qui s'est tenu à Montréal en décembre dernier. La prochaine étape consiste à mettre à disposition nos données en temps réel, qui seront également offertes en GTFS.

QUALITÉ DE SERVICE

AUGMENTER LA QUALITÉ GLOBALE DES SERVICES

# Toujours plus de choix

## EXPRESS CHEVRIER

En 2011, afin de répondre aux besoins exprimés par nos clients et d'assurer la qualité optimale des services offerts dans le réseau de transport métropolitain, nous avons ajouté au service d'autobus express métropolitain Chevrier 13 départs en période de pointe du matin (8 vers le terminus Centre-ville et 5 vers le stationnement Chevrier) et 8 départs en période de pointe du soir (4 vers le terminus Centre-ville et 4 vers le stationnement Chevrier). Une décision judicieuse si l'on en croit la hausse d'achalandage, qui se chiffre à 8,8 % en un an.

## SYNCHRONISATION DES HORAIRES

En janvier 2011, s'est achevée la première phase de synchronisation des horaires d'autobus de la STM avec nos trains dans l'ouest de l'île : les passages de deux nouvelles lignes d'autobus ont été coordonnés avec les trains aux gares Pointe-Claire, Pine Beach et Dorval, sur la ligne Vaudreuil-Hudson. Puis en septembre, ce sont deux lignes d'autobus en rabattement à la gare Roxboro-Pierrefonds et une ligne à la gare Sunnybrooke sur la ligne de trains Deux-Montagnes qui ont été synchronisées avec les passages de trains. Représentant près de 4000 heures de service supplémentaires par année dans le réseau de l'ouest de l'île, cette organisation méthodique des horaires entre les bus et les gares de trains offre un moyen très efficace de se rendre à un stationnement incitatif, tout en faisant baisser la pression de la demande dans des stationnements souvent à saturation. Par ailleurs, à l'été 2011, la STM a procédé à une refonte de son réseau de nuit, qui offre une possibilité de déplacement en tout temps.

## LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

Depuis la rentrée scolaire de 2011, nous avons ajusté l'horaire de cette ligne pour répondre aux demandes formulées lors des rencontres publiques et dans les sondages remplis par la clientèle, qui désirait que les départs en pointe du soir soient devancés. L'ajustement concerne donc trois départs : un en direction de Montréal et deux en direction de Mont-Saint-Hilaire. Les autobus du CITVR et du RTL ont depuis ajusté leur rabattement aux gares au nouvel horaire de passage des trains. Le changement s'est répercuté sur l'achalandage de nos trains, avec une croissance d'achalandage soutenue tout au long de l'automne.

## FORMATION DES AGENTS SAC

Pour vérifier l'authenticité des informations transmises par nos agents et mieux cibler les demandes de la clientèle, un projet-pilote de clients mystères a été mené à la fin de l'année 2011. Bien que les résultats se soient révélés satisfaisants, et dans un souci d'amélioration constante, des actions seront réalisées en 2012 pour accroître la satisfaction de la clientèle. Les clients mystères seront aussi introduits de façon plus régulière comme mesure de contrôle de la qualité des interventions offertes aux usagers de nos services.

La hausse d'achalandage de l'express Chevrier se chiffre en 2011 à 8,8 % en un an.

### Le civisme, un gage de qualité de service

AXE 1

# La sécurité, au jour le jour

## INSPECTEURS À BORD DES TRAINS

Afin de mieux orienter les vérifications de titres de transport, la direction de la Sûreté, en collaboration avec l'unité Information stratégique et affaires métropolitaines, a mis en place en 2011 un outil lui permettant de maximiser sa couverture du réseau et ainsi avoir une meilleure appréciation du respect du système de paiement sur l'honneur. Appelé tableau de bord, cet outil permet d'identifier les facteurs qui viennent influencer la tenue d'opérations de contrôle de titres mais également d'allouer à la clientèle la même proportion de contrôle sur les différentes lignes de trains de banlieue. Pour l'année 2011, c'est donc un peu plus de 480 000 vérifications qui ont été effectuées par nos inspecteurs.

## RESPECT DES VOIES RÉSERVÉES

Près de 190 lignes d'autobus provenant de 14 organismes de transport circulent quotidiennement sur les 31 voies réservées métropolitaines actuelles. Ces autobus transportent chaque jour plus de 113 000 personnes, soit près de 25 millions de passagers annuellement. Les voies réservées sont un des maillons indispensables pour l'efficacité de la chaîne de transports collectifs. Cependant, chaque année, 27 000 nouveaux véhicules circulent sur les routes de la région métropolitaine, ce qui représente autant de personnes à sensibiliser au bon partage de la route entre les automobiles et les transports collectifs. C'est pourquoi, comme chaque année depuis maintenant 12 ans, nous avons mené au printemps et à l'automne une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes afin de faire respecter les voies réservées de la grande région de Montréal, destinées à l'usage exclusif des autobus, des taxis et, dans certains cas, des covoitureurs.

## GUIDE D'INTERVENTION EN MILIEU FERROVIAIRE

En 2011, nous avons développé un guide d'intervention en milieu ferroviaire dans le but d'améliorer les connaissances des services d'urgence en cas d'intervention sur notre réseau de trains de banlieue, à proximité ou sur les voies ferrées. Il énonce les particularités reliées au transport ferroviaire afin d'intervenir en toute sécurité en cas de situation d'urgence. Proposé comme outil de référence pour les services d'urgence et les services policiers, qui pourront s'en servir pour développer leur propre plan d'intervention, il servira aussi comme document d'information pour les étudiants en cours de formation.

## SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Du 2 au 8 mai 2011, se déroulait la Semaine de la sécurité ferroviaire, organisée par Opération Gareautrain, un programme national de prévention des incidents aux passages à niveau et le long des voies ferrées. Avec nos 128 départs quotidiens de trains de banlieue dans la grande région métropolitaine de Montréal, partageant la voie avec les trains de marchandises et autres trains de voyageurs, la sécurité est cruciale. Il faut à un train de banlieue souvent jusqu'à 2 km, ou l'équivalent de 18 terrains de football, avant de s'immobiliser. Cet événement que nous soutenons vient rappeler une fois l'an l'importance de respecter les règles de sécurité aux passages à niveau des chemins de fer et de faire en tout temps preuve de vigilance aux abords des voies ferrées.

# Dialoguer avec les clients

## CONSULTATIONS PUBLIQUES

Deux fois l'an, au printemps et à l'automne, nous avons pris l'habitude d'aller à la rencontre de nos clients. Nous tenons ainsi des consultations publiques dans cinq municipalités de notre territoire, pour entretenir le dialogue sur les trains de banlieue et les services métropolitains de transport collectif. Cette année, ces soirées ont été pour les citoyens l'occasion de prendre connaissance du notre plan stratégique, de nos grands projets et des initiatives relatives à chacune des lignes de trains de banlieue. Elles ont permis également aux clients de poser leurs questions, de livrer leur opinion et d'échanger avec les responsables de l'AMT, ce qui améliore la compréhension des enjeux auxquels fait face l'expansion rapide de notre réseau.

## WEBDIFFUSION

Nous avons innové cette année en ajoutant, pour la toute première fois, une consultation publique en direct sur le web afin d'atteindre le plus grand nombre d'usagers et d'offrir à tous la possibilité de participer à l'événement. Les participants ont été invités à poser des questions et à formuler des commentaires directement sur le web ou au moyen des différents médias sociaux. **Fréquentation** ▸ 388 visites en direct et 2 807 visites en novembre et décembre 2011. Une première expérience de webdiffusion avait été tentée avec succès à l'occasion d'*En ville sans ma voiture*, en septembre 2011. **Fréquentation** ▸ 436 visites.

## TRANSPORT D'IDÉES

Nous voulant à l'écoute de nos clients, nous avons lancé en 2011 une plateforme qui leur permet de soumettre leurs idées en ligne à ideesamt.qc.ca, de voter pour celles des autres utilisateurs et de suivre l'évolution de leurs idées en direct. Ils participent ainsi à une réflexion commune sur le transport collectif, collaborent avec des experts et contribuent à l'amélioration de notre réseau de transport en faisant valoir leurs perceptions et leurs besoins. Des plus pratiques aux plus audacieuses, ces idées sont classées en trois catégories : Transport d'aujourd'hui, pour les propositions réalisables à court terme, des idées concrètes et des actions simples à réaliser, comme l'ajout de supports à vélo ou de bacs de recyclage ; Transport de demain, pour les projets réalisables à moyen terme, comme l'ajout d'une voie réservée ou le réaménagement d'une installation ; Transport d'avenir, pour partager des idées hors des sentiers battus ou présenter des modèles de transport collectif inspirants à l'étranger. **Fréquentation** ▸ 71 idées soumises, 91 commentaires, 435 votes, 102 utilisateurs.

ÉTAT DES SERVICES

AXE 1

DÉVELOPPER UNE INFORMATION EN TEMPS RÉEL

# Organiser ses déplacements, partout et en tout temps

En 2011, nous avons fait notre entrée en force dans le monde des médias sociaux. Nous avons aussi lancé toute une gamme de nouveaux outils qui permettent au client de planifier efficacement ses déplacements à chaque étape de son parcours et au citoyen d'obtenir de l'information régulièrement mise à jour sur nos projets. Ces initiatives font partie d'une série de mesures déployées pour fournir un maximum d'information partout et en tout temps à notre clientèle. Des mesures qui renforcent grandement notre service à la clientèle.

### SITE MOBILE m.amt.qc.ca

Fonctionnel sur la majorité des appareils téléphoniques intelligents ayant accès à Internet, et accessible en tout temps, il permet au client de planifier son itinéraire de voyage à distance, de trouver la billetterie métropolitaine la plus proche selon sa géolocalisation et d'afficher les horaires de trains et d'autobus. **Statistiques 2011** ▸ 8 600 visites et 30 000 pages vues.

### 511AMT (511268)

À partir d'un simple téléphone portable, l'utilisateur peut texter les sept premières lettres d'une gare du réseau de trains de banlieue. Il reçoit instantanément par messagerie texte les heures des trois prochains passages dans les deux directions de la ligne selon l'horaire planifié. **Statistiques 2011** ▸ 8 300 requêtes.

### MÉDIAS SOCIAUX

Depuis juin 2011, nous avons multiplié nos points de contact et enrichi notre communauté en ligne en intégrant plusieurs plateformes de réseaux sociaux. La fréquentation enregistrée depuis marque l'intérêt des clients pour cette nouvelle forme de communication. **Statistiques 2011** ▸ Facebook (facebook.com/Agencemetropolitainedetransport) : 536 adeptes et 650 utilisateurs actifs par mois en moyenne – Twitter (@amt_info) : 1 090 abonnés et 680 tweets envoyés – Foursquare (fr.foursquare.com/amt_info) 25 190 check-in – Youtube (infoyoutube.com/user/AgenceMTransport) : 1 320 vues – Vimeo (vimeo.com/amtransport) : 8 024 vues – Flickr (flickr.com/photos/agencemetropolitainedetransport/) : 3 471 vues.

### ALERTE-TRAIN

Depuis 2010, nous diffusons gratuitement aux abonnés des alertes de retard ou de perturbation de service, en temps réel, sur les téléphones cellulaires ou par courriel. Inscription : amt.qc.ca, section Service à la clientèle, bouton Mon profil. **Statistiques 2011** ▸ 17 000 abonnés en 2011, une hausse de 35 % par rapport à 2010.

### GOOGLE MAPS

Cet outil Internet convivial, mis au point par Google et les transporteurs urbains, est un calculateur de trajets métropolitains. En quelques clics de souris, ce calculateur effectue les calculs d'itinéraires pour se déplacer en bus, en métro ou en train de banlieue, incluant les temps de correspondance et de marche. **Consultation** ▸ maps.google.ca/montreal.

### SERVICE À LA CLIENTÈLE 514 287-TRAM (8726)

Nos agents du Service à la clientèle répondent aux appels du lundi au vendredi, de 6 h à 20 h 30, et les samedis, dimanches et jours fériés, de 9 h à 17 h. En 2011, ils ont répondu à plus de 100 000 appels. Notre service téléphonique automatisé AlloTRAM (514 287-TRAM) permet aussi à notre clientèle d'obtenir des informations sur l'horaire des trains de banlieue, de l'express métropolitain et de plusieurs lignes d'autobus en provenance de différents CIT de la région, et ce, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

### SITE INTERNET amt.qc.ca

En 2011, notre site compte environ 1 280 000 visiteurs, qui ont fait 2 700 000 visites. En 2012, nous prévoyons revoir la conception de notre site, afin de profiter des progrès technologiques et suivre l'évolution de la communication en ligne.

**INTÉGRATION TARIFAIRE**

SIMPLIFIER LES CATÉGORIES DE TITRES DE TRANSPORT

# Une réflexion stratégique

Nous en avons pris l'engagement dans notre Plan stratégique : il faut mener une réflexion stratégique, de concert avec les organismes de transport de la région, pour repenser en profondeur le système qui régit la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Il faut simplifier les catégories de titres, qui s'élèvent actuellement à environ 700 titres, tout en tenant compte des besoins et attentes de la clientèle, des impératifs de financement des services ainsi que des objectifs des partenaires et organismes impliqués dans la planification, l'organisation et l'exploitation de ces services. L'enjeu : mettre en place une tarification intégrée, simplifiée et accessible, qui prendra le relais d'un système qui, bien qu'il ait été novateur en son temps, montre désormais ses limites. Le dialogue est d'ores et déjà engagé.

### OPUS+

Ce programme d'abonnement, qui a pris en janvier 2011 le relais de l'Opus à domicile, offre habituellement le 12e mois d'abonnement gratuit après chaque période d'abonnement de 11 mois consécutifs. Il offre aussi l'enregistrement automatique de la carte, garantissant le remplacement des titres de transport non périmés sur une nouvelle carte OPUS en cas de perte, vol ou bris. Il permet en outre d'éviter la file au guichet pour recharger les titres de transport, les prélèvements bancaires ou par carte de crédit se faisant automatiquement chaque mois. En décembre 2011, le programme comptait 28 000 abonnés, une hausse de près de 177 % en un an. Tenue du 25 août au 10 novembre 2011 pour contrer les effets de la congestion due à d'importants travaux routiers urgents, la promotion MTQ, qui offrait un autre mois gratuit sur tout abonnement d'un an, a fortement contribué à hausser le nombre de participants : à elle seule, elle a généré plus de 16 000 abonnements.

### OPUS+ ÉTUDIANT

Lancé à la rentrée scolaire 2011, ce programme d'abonnement est réservé à la clientèle étudiante, qui peut obtenir un mois de transport gratuit pour chaque période de huit mois d'abonnement. En s'abonnant à deux périodes d'abonnement de quatre mois, un abonné d'OPUS+ étudiant cumule un titre de transport mensuel, qu'il pourra utiliser une fois ses études terminées. L'étudiant peut ainsi cumuler jusqu'à 12 titres mensuels gratuits. Avec ce programme, nous voulons fidéliser la clientèle étudiante aux transports collectifs, pendant leurs études et une fois leur entrée dans la vie active.

### TITRES TRAIN ZONES 1 À 3

Nous avons annoncé en novembre 2011 la mise en place d'une mesure très appréciée par notre clientèle : la mise en vente, dès janvier 2012, de titres TRAIN pour les zones 1 à 3, réservés à ceux qui utilisent exclusivement nos services de trains de banlieue. Cet ajustement, en pleine cohérence avec le système tarifaire métropolitain, permet d'harmoniser la tarification offerte sur notre réseau de trains, ce qui représente jusqu'à 18 % d'économie. Une mesure qui touche quelque 14 000 usagers qui fréquentent 32 de nos 51 gares les plus proches du centre-ville.

AXE 1

### CARTE SOLO

En 2011, nous avons mis en circulation une nouvelle carte à puce Solo, qui permet de se procurer à l'avance des billets individuels ou des carnets de six passages pour prendre le train de banlieue. Cette carte remplace désormais en un seul et unique support les cartes Solo Billet et Solo Carnet. S'adressant aux clients occasionnels, elle n'est pas rechargeable et doit être remplacée lorsque tous les titres ont été utilisés. À chaque voyage, elle doit être validée avant de monter dans le train.

### CARTE OPUS

Au 31 décembre 2011, plus de 3 millions de cartes OPUS étaient en circulation dans la région métropolitaine, dont près de 500000 ont été émises dans nos billetteries métropolitaines. Les premières cartes à puce, qui ont une durée de vie de quatre ans, ont été mises en service en avril 2008. Au printemps 2012, beaucoup seront expirées. Nous travaillons actuellement à une campagne de sensibilisation pour que les clients renouvellent leur carte à temps.

### TRAM

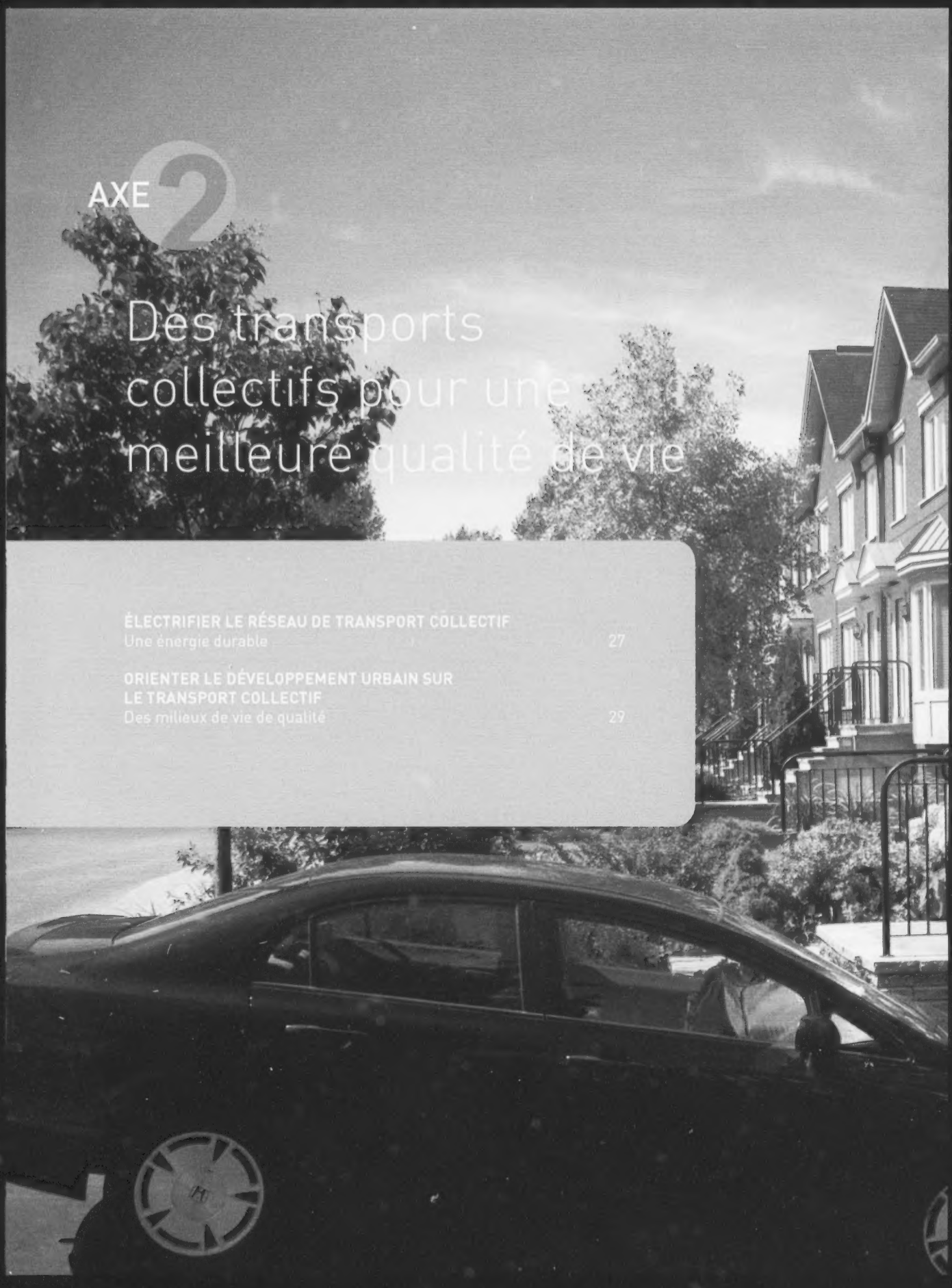
En 2011, 1235000 titres mensuels TRAM ont été vendus, générant des recettes partagées avec les organismes de transport, en fonction de l'utilisation proportionnelle de chaque réseau par les clients.

### 11 BILLETTERIES MÉTROPOLITAINES
**Portes d'entrée des nouveaux clients**

Près de 100 préposés sont dédiés au service à la clientèle dans nos 11 billetteries métropolitaines, dont l'horaire varie selon l'achalandage et l'arrivée des trains et des autobus. Outre l'émission des cartes OPUS ainsi que la vente de titres de transport métropolitains TRAM, TRAIN et de titres locaux des organismes de transport, la majorité des points de service délivrent maintenant des cartes OPUS avec photo pour étudiants et aînés. En plus d'offrir un service après-vente, les préposés répondent quotidiennement aux demandes de la clientèle sur l'horaire, la fréquence de passage des trains et des autobus ainsi que sur les trajets et les correspondances. Des distributrices automatiques de titres (DAT) ont aussi été installées à proximité de la majorité des billetteries et dans toutes les gares. La plupart de ces DAT délivrent des cartes à puce SOLO, chargées de billets unitaires ou de carnets de billets; certaines délivrent aussi des cartes OPUS qui peuvent être rechargées selon les besoins.

En 2011, nos billetteries ont réalisé près de 1,2 million de ventes de titres (comptoirs et distributrices automatiques de titres). Elles ont également effectué la personnalisation de près de 45000 cartes OPUS pour les étudiants lors de la période de rentrée scolaire. En un an, plus de 1 000000 de clients passent par nos billetteries.

Depuis novembre 2010, nous menons un processus de mesure continue de la qualité de service par le biais de clients mystères. Ces évaluations sont basées sur des critères de qualité comme l'accueil, le service et l'attitude. Ces mesures continues de qualité de service permettent de maintenir auprès de notre clientèle un taux de satisfaction entre 81 % et 89 % pour chacun des critères.



AXE 2

# Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie


**ÉLECTRIFIER LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF**
Une énergie durable 27

**ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN SUR LE TRANSPORT COLLECTIF**
Des milieux de vie de qualité 29

# Exploiter l'énergie renouvelable

AXE 2

Les transports collectifs carboneutres sont désormais une priorité sociale appuyée par le gouvernement du Québec. En avril 2011, il a en effet dévoilé son Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques, qui prône d'accorder une plus grande place à l'électrification des transports collectifs. L'électrification progressive des transports collectifs, locaux et métropolitains, viendra réduire leur empreinte écologique. Cet engagement gouvernemental appuie nos efforts concernant le développement et l'exploitation des réseaux de transports collectifs dans une perspective d'efficacité énergétique.

**TRAINS DE BANLIEUE**

ÉTENDRE L'ÉLECTRIFICATION

## Des projets branchés

### L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

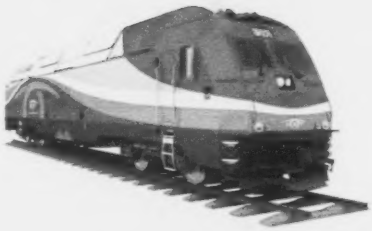
Actuellement, seule une des cinq lignes du réseau, la ligne Deux-Montagnes, est complètement électrifiée, une exception dans le paysage ferroviaire canadien. Quant au train de l'Est (ligne Mascouche), dès sa conception, il a été prévu qu'un tronçon d'environ 13 km sera prêt à recevoir des systèmes assurant une alimentation en courant électrique, ce qui viendra s'ajouter aux 9 km déjà électrifiés, sur un trajet total de 52 km. Nous voulons aller plus loin : dans un souci de développement durable, nous désirons commencer à électrifier le réseau, tronçon par tronçon, afin de réduire les émissions de GES et les coûts de carburant. C'est un enjeu de taille : en 2011, le matériel roulant circulant sur l'ensemble du réseau a consommé près de 10 millions de litres de carburant diesel et émis plusieurs milliers de tonnes de GES. Ultimement, plus de 95 kilotonnes de GES pourraient être épargnées grâce à la substitution du diesel par l'hydro-électricité. De plus, l'électrification entraînera une amélioration de la qualité de vie des citoyens résidant aux abords des voies ferrées, tant sur le plan de la pollution que de l'environnement sonore.

Dès 2009, nous avons lancé avec Hydro-Québec (HQ) une étude de faisabilité pour cibler les tronçons les plus prometteurs. En juin 2011, nous avons obtenu les constats préliminaires de l'étude, qui démontrent le potentiel et la rentabilité d'un tel projet. En août 2011, nous avons rédigé un plan directeur visant à déterminer la priorisation des tronçons à électrifier. Les lignes qui offrent un bon potentiel d'électrification sont les lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme, et, bien entendu, la ligne Mascouche, actuellement en construction. Nous désirons mettre en place, avec les propriétaires d'emprises – le CP et le CN – et HQ, un Bureau de projet qui aura pour mandat d'effectuer les études d'avant-projet liées à l'électrification. Durant cette phase, les activités suivantes seront réalisées : l'élaboration du programme fonctionnel et technique, l'analyse des impacts visuels et sonores, l'estimation des coûts sur l'ensemble du cycle de vie du projet, la stratégie de financement, la mise en place d'un plan directeur et les plans d'ingénierie préliminaire.

Grâce à ces études, nous serons en mesure d'établir un plan d'ensemble pour atteindre les objectifs gouvernementaux qui visent l'électrification de 95 % des transports collectifs d'ici 2030. En lien avec son plan d'action en matière d'électrification des transports terrestres, HQ pourrait offrir son soutien financier en ce qui concerne la réalisation de l'électrification du réseau de trains de banlieue.

La volonté du gouvernement du Québec que vos déplacements sur le réseau de transport collectif reposent à l'électricité d'ici 2030

## Les locomotives bimodes



Grâce à l'acquisition de 20 nouvelles locomotives bimodes (électriques et diesel), construites par Bombardier Transport, notre flotte de locomotives est prête pour une électrification progressive du réseau. Dans les tronçons électrifiés, ces locomotives ne produiront donc aucun GES.

Partie de Hambourg, en Allemagne, et débarquée en sol nord-américain, au port de Newark, aux États-Unis, la première locomotive bimode a ensuite pris la route de Montréal, où elle est arrivée en juin. Plusieurs autres l'ont depuis rejointe, et subissent des essais statiques et dynamiques avant d'être déployées sur le réseau.

**ÉNERGIE VERTE**

CHOISIR L'INNOVATION

# L'électricité à l'honneur

Que ce soit en offrant des bornes électriques dans nos stationnements incitatifs, ou en développant des programmes de covoiturage utilisant des voitures électriques, nous développons des solutions innovatrices afin de réduire la dépendance des résidents de la métropole aux hydrocarbures. De cette manière, nous assurons notre position de leader dans la promotion des modes de transport durable à travers des infrastructures de transport collectif de qualité.

### CLIC : LE COVOITURAGE BRANCHÉ

Annoncé en juin 2011, ce projet a pris son envol à l'automne : il s'agit d'une toute nouvelle formule de covoiturage offrant à des équipages la possibilité d'utiliser des voitures électriques Chevrolet Volt pour se déplacer vers trois de nos stationnements incitatifs, où ils ont une place réservée. La STL, initiatrice du projet-pilote, assure le recrutement des covoitureurs, jumelant des personnes qui habitent le même quartier et qui se déplacent aux mêmes heures entre leur résidence et l'un des trois stationnements incitatifs choisis. Au total, dix équipes de quatre usagers sont réparties aux stationnements suivants : sept automobiles électriques sont dirigées vers le terminus Montmorency, deux vers le terminus Cartier et une à la gare Sainte-Dorothée. Les covoitureurs peuvent ensuite continuer leur parcours en transport collectif.

Nous nous sommes associés à la STL pour assumer l'achat et l'entretien des véhicules électriques mis à la disposition de chaque équipage. Hydro-Québec apporte notamment sa contribution au projet en implantant des bornes de recharge aux différents terminus et gare. General Motors Canada est aussi notre partenaire dans ce projet.

AXE 2

## Circuit électrique

Hydro-Québec a annoncé une bonne nouvelle en décembre dernier : elle mettra sur pied d'ici juin 2012 le premier réseau de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques au Canada. En plus de certains sites commerciaux, les utilisateurs de véhicules électriques pourront recharger leur voiture à l'une des 20 bornes installées dans une dizaine de nos stationnements incitatifs, qui offrent un accès direct à un service de transport collectif à partir d'un point de convergence central pour les automobilistes. Associées à un paiement simple et rapide, les recharges seront offertes en mode forfait de l'ordre de 2$ incluant le coût de l'électricité et l'accès à un espace de stationnement avantageux.

Circuit électrique
ALIMENTÉ PAR HYDRO-QUÉBEC

**Les 10 stationnements incitatifs pourvus de bornes (été 2012)** – Chambly – Chevrier – De Montarville – Namur – Panama – Radisson – Terrebonne – Gare Bois-Franc – Gare Deux-Montagnes – Gare Sainte-Thérèse.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

# Améliorer les milieux de vie

### VALEURS FONCIÈRES

L'implantation d'un service de transport collectif entraîne une valorisation de l'espace foncier situé à proximité des stations de métro et des gares de trains de banlieue. Réalisée en 2011 avec la firme JDMD et une équipe de chercheurs de l'Université Laval, notre étude exhaustive de l'impact du train de banlieue sur les valeurs foncières est venue étayer ce propos. Le but de l'étude était d'évaluer dans quelle mesure l'implantation de lignes de trains de banlieue avait eu un impact sur les valeurs résidentielles unifamiliales entre 1992 et 2009. Les résultats démontrent que, dans le cas de la ligne Mont-Saint-Hilaire, les valeurs foncières ont crû de plus de 13 % dans un rayon de moins de 500 m des gares, de près de 10 % entre 500 m et 1 000 m, et de 4,7 % entre 1 000 m et 1 500 m. Ces résultats viennent alimenter la réflexion entamée dans le Plan stratégique sur une possible captation d'une partie des valeurs foncières générées par les projets de transport collectif, qui pourraient contribuer au financement des investissements initiaux requis.

AXE 3

# Un réseau métropolitain rapide et multimodal


**MÉTRO : AJOUTER DES SERVICES ET AUGMENTER LA CAPACITÉ**
Un réseau de métro en croissance ..... 31

**TRAINS DE BANLIEUE : CONSOLIDER ET AMÉLIORER LES SERVICES**
Des services de trains de banlieue accrus ..... 32

**AUTOBUS : OFFRIR UN HAUT NIVEAU DE SERVICE**
Un réseau d'autobus performant ..... 38

AXE 3

Le succès immédiat du prolongement de la ligne orange vers Laval en avril 2007 démontre clairement l'intérêt de la population pour ce mode de transport. Les besoins en mobilité allant croissant dans la région métropolitaine, nous sommes convaincus que le déploiement de nouveaux modes lourds constitue, malgré leurs coûts initiaux, une solution efficace et rentable à long terme.

PROLONGER LE MÉTRO EXISTANT

# Un investissement important mais nécessaire

**Démarche** ▸ En septembre 2009, le gouvernement du Québec annonçait la création d'un Bureau de projet sur le prolongement du réseau de métro de la région métropolitaine de Montréal, placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT. En 2010, nous avons confié un mandat d'assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO) à la coentreprise Cosime/HMM (Hatch Mott MacDonald), qui planifie et supervise les études nécessaires à la réalisation des projets de prolongement de métro, en vue de préparer les dossiers d'affaires. L'approche adoptée est axée sur une analyse de risques, dès le début du projet. Différents scénarios de prolongement sont étudiés, incluant les scénarios de référence demandés par les villes. À l'aide d'une analyse multicritères, un séquençage sera retenu et fera l'objet d'une étude d'avant-projet.

**Prolongements à l'étude** ▸ Ligne 2 orange – Avant-projet ▸ Ce projet vise à mieux desservir les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal, le parc industriel et technologique de Saint-Laurent et l'ouest de Laval. Ligne 4 jaune – Avant-projet ▸ Nous étudierons la possibilité d'accroître le réseau sur le territoire de Longueuil à partir de la seule station sur la couronne sud : Longueuil–Université-de-Sherbrooke. Ligne 5 bleue – Avant-projet et ingénierie détaillée ▸ Cette ligne se termine actuellement à l'est du boulevard Saint-Michel (station Saint-Michel). Nous étudierons son prolongement vers l'arrondissement d'Anjou, en prévoyant une correspondance avec le service rapide par bus (SRB) prévu dans l'axe Pie-IX.

**Phases de travail** ▸ Phase 1 (fin : mai 2011) ▸ Mise en place des cadres de gouvernance et d'intendance du bureau de projet ; revue des études antérieures réalisées en 2000-2001 sur les prolongements du métro ; élaboration du programme d'études pour les prochaines phases du projet ; préparation des dossiers d'autorisation ; réalisation d'un plan de travail des phases subséquentes. Phase 2 (fin : automne 2013) ▸ Préparation du programme d'études, en étroite collaboration avec les parties prenantes. Phase 3 (fin : hiver 2014) ▸ Études détaillées en respect de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

IMPLANTER UNE DESSERTE RAPIDE DANS L'AXE A-10

# Un achalandage en expansion

Axe stratégique du réseau de transport métropolitain tant pour les personnes que pour les marchandises, le pont Champlain joue un rôle clé dans la vie économique de la région. Le pont atteignant sa durée de vie utile, la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) a annoncé le lancement d'une étude de préfaisabilité pour son remplacement. En avril 2011, le gouvernement du Québec a pour sa part mis en place un Bureau des partenaires pour développer une vision globale du corridor et participer activement aux travaux et aux réflexions du gouvernement fédéral. Ce Bureau comprend des représentants de l'AMT, des Villes de Brossard, Longueuil, Montréal et Saint-Lambert, du RTL, de la STM, de l'AQTIM et du CAA-Québec.

Nous sommes face à un choix crucial, celui du système de transport collectif à privilégier dans l'axe A-10 entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal dans la perspective du nouveau pont Champlain. C'est pourquoi le comité chargé de mettre à jour les précédentes études, que nous dirigeons, devra tenir compte des changements importants dans les paramètres de travail, comme la hausse importante de la demande, les développements immobiliers, les aménagements urbains, et la reconstruction du pont. Après un appel d'offres lancé en janvier 2012, nous avons attribué en mars 2012 à AECOM Consultants un contrat pour mettre à jour ces études, qui permettront de faire connaître au gouvernement du Canada les besoins en transport collectif dont il faut tenir compte dans la conception du nouveau pont. Les conclusions de cette étude sont attendues pour la fin de 2012.

Un second comité sous notre responsabilité est chargé d'analyser la bonification de l'offre de transport collectif, à court et moyen terme, entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal. Nous participons également au comité sur la coordination des grands chantiers, le plan d'urgence, les mesures de mitigation et les approches.

RÉSEAU ACTUEL

ÉTABLIR UN RÉSEAU DAVANTAGE DÉDIÉ AUX PASSAGERS

# Doublement des voies : une nécessité

LIGNE DEUX-MONTAGNES

Grâce au doublement de la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc, la fréquence du service pourra être augmentée et les conflits de rencontre des trains aux heures de pointe seront évités. Une voie ferrée sera aménagée sur 7,5 km dans l'emprise du CN. Il faudra aussi remplacer un ponceau au niveau du ruisseau Bertrand, construire un pont ferroviaire au-dessus de la piste cyclable du Bois-de-Liesse, réaménager trois passages à niveau et réaligner une voie industrielle du CN pour implanter la nouvelle voie. **Gare Sunnybrooke** ▸ La nouvelle voie nécessite un nouveau quai (sud) à la gare et le quai existant sera rehaussé. Un nouveau tunnel sera construit comme lien inter-quai, exigence de sécurité du CN. **Gare A-13 à l'étude** ▸ Le tracé en tiendra compte.

**En cours** ▸ L'avant-projet préliminaire a été déposé à la Ville de Montréal. Nous sommes maintenant en phase d'avant-projet définitif. Il est prévu que les travaux débutent en 2013, pour s'achever en 2015.

TRAIN DE L'EST (LIGNE MASCOUCHE)

En 2011, les travaux du Train de l'Est se sont intensifiés : les mises en chantier, tant à Montréal que dans la couronne nord-est, se sont accélérées. La construction des gares Ahuntsic, Sauvé, Saint-Léonard, Anjou et Repentigny a été amorcée, les travaux pour certaines étant même très avancés. Les travaux d'étagement du boulevard Pierre-Le-Gardeur, à Repentigny, sont également bien amorcés. L'autoroute 640 a elle aussi été une fourmilière de chantiers : construction de ponts ferroviaires, abaissement de voies de circulation et aménagement du centre de l'autoroute pour la construction de la future voie ferrée ne sont que quelques exemples d'une activité intense dans ce secteur.

Entre août et décembre 2011, à la demande du Conseil du trésor, nous avons produit un dossier d'affaires final, selon la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, en collaboration avec Infrastructure Québec. L'acceptation du gouvernement en janvier 2012 et la mise sur pied d'un comité de gérance nous ont permis de reprendre le processus d'appels d'offres. Bien que, dans ce contexte, les échéanciers de construction des gares Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Terrebonne et Mascouche aient été retardés, nous avons poursuivi les activités de conception tout en continuant à porter une attention particulière à l'optimisation des concepts pour en dégager les économies exigées. Par ailleurs, afin que nos trains de passagers et les trains de marchandises du CN partagent la même emprise ferroviaire avec le minimum d'impact sur les délais opérationnels, le CN a réalisé sous notre supervision plusieurs travaux d'infrastructures, comme le doublement de voies dans certains secteurs ainsi que l'aménagement d'un tunnel et d'un pont ferroviaire. La mise en service est prévue pour fin 2013.

ÉTAGEMENT DE LA JONCTION DE L'EST

Des travaux majeurs menés sous notre supervision ont débuté en 2011 sur le chantier de la jonction de l'Est, certains sont même déjà complétés. Parmi les travaux, mentionnons la construction d'un mur antibruit le long de la rue Khalil-Gibran, terminé à la fin de l'été 2011. Soulignons de plus l'avancement de plusieurs autres travaux, dont la mise en place de voies temporaires sur la subdivision Saint-Laurent et la ligne Deux-Montagnes, un déplacement des croisements de voies (*diamonds*), l'installation d'une protection du collecteur sous les voies déviées ainsi que le début de la construction du pont d'étagement.

LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME

Actuellement, nos trains circulent sur une voie simple sur 33 km, de Saint-Jérôme à la jonction Saint-Martin à Laval, et partagent la voie avec les trains de marchandises. Le doublement de la voie du CP, d'environ 3,9 km, sera fait sur l'ancienne fondation de la voie : les trains de passagers pourront y circuler en plus grand nombre puisqu'ils pourront effectuer des manœuvres de dépassement ou d'évitement. Des voies d'évitement seront construites à Blainville, Mirabel et Sainte-Thérèse, et une voie de liaison double à Bois-de-Boulogne et à Saint-Elzéar. La signalisation sera améliorée entre Saint-Antoine et Outremont et aux passages à niveau des rues Saint-Elzéar et Bellerose. **Gares Bois-de-Boulogne et Parc** ▸ Des travaux seront effectués pour améliorer la sécurité aux liens inter-quais. **Gare Vimont** ▸ Un nouveau quai sera construit.

*De gauche à droite : Denyse Nepveu, directrice – Affaires gouvernementales du CP ; Guy Ouellette, député de Chomedey ; Michelle Courchesne, députée de Fabre, ministre responsable de l'Administration gouvernementale et des régions de Laval, des Laurentides et de Lanaudière et présidente du Conseil du Trésor ; Vincent Auclair, député de Vimont, et Joël Gauthier, ex-PDG de l'AMT. Le 16 mai 2011, lors de la conférence de presse soulignant le début des travaux par le CP, propriétaire de la voie.*

SERVICES

AXE 3

AUGMENTER L'OFFRE

# Voitures 3000 : un déploiement réussi

## VOITURES 3000 MULTINIVEAUX

La première étape de la mise en service des 160 nouvelles voitures 3000 de Bombardier est désormais achevée. Le déploiement entamé à l'automne 2009 s'est en effet poursuivi comme prévu jusqu'en juin 2011. Au terme du déploiement complet à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche), la capacité globale sera accrue de 70 % sur l'ensemble du réseau actuel, en ajoutant quotidiennement près de 43 000 déplacements.

## TRAIN DE L'OUEST : SERVICE EXPRESS EN VOIE DÉDIÉE

Avec ce projet, nous proposons aux résidents de l'ouest de l'île de Montréal un service ferroviaire plus fréquent, incluant des trains express sur des voies exclusivement dédiées au transport de passagers. Le tracé choisi empruntera de nouvelles voies ferrées réservées aux trains de banlieue, qui longeront celles de la ligne Vaudreuil-Hudson actuelle, sur le corridor du CP. Les études initiales concernent deux voies dédiées de Vaudreuil à Montréal-Ouest, puis quatre voies jusqu'à la gare Lucien-L'Allier. L'achalandage actuel pourrait doubler, passant de 4,1 millions de déplacements à plus de 9 millions. Le nouveau train assurerait 18 heures de service par jour, et ce dans les deux directions.

**En cours** ▸ Le 14 février 2011, lors d'une conférence de presse, forts du soutien du gouvernement du Québec, nous annoncions le coup d'envoi des études d'ingénierie préliminaire. En juin, nous avons fait l'acquisition d'une portion du corridor ferroviaire appartenant au CP situé entre Vaudreuil-Dorion et Rigaud, un achat requis pour améliorer les infrastructures ferroviaires et accroître la capacité vers l'ouest de l'île de Montréal. Nous travaillons actuellement à l'élaboration du dossier de présentation stratégique (DPS) qui sera soumis au ministre des Transports du Québec. En parallèle, nous avons donné en janvier 2012 un mandat d'avant-projet préliminaire, comprenant l'arpentage du corridor ferroviaire et l'étude préliminaire des tracés pour confirmer la faisabilité du projet. Si le DPS est approuvé, nous mettrons sur pied un Bureau de projet pour la confection du dossier d'affaires initial, en collaboration avec Infrastructure Québec.

INFRASTRUCTURES

METTRE LE RÉSEAU À NIVEAU

# Entretien du matériel roulant

Nous travaillons actuellement à développer deux grands centres d'entretien et des sites de garage pouvant accueillir l'ensemble de notre matériel roulant : Lachine et Pointe-Saint-Charles. Certains sites de garage en bout de ligne seront aussi agrandis pour accueillir les nouvelles rames de train.

## GARAGE DE NUIT ET ABRIS DE TRAINS

Nous dotons chaque bout de ligne d'un abri fermé et chauffé – couvrant une voie complète de garage – et une voie de circulation, ce qui permet de sécuriser le premier départ des trains par temps froid. De plus, nous pouvons y effectuer des travaux d'entretien mineurs urgents, sans avoir à nous rendre aux centres d'entretien majeurs – actuels ou futurs –, ce qui renforce la fiabilité des équipements et la flexibilité dans nos opérations de maintenance. Nous les équipons aussi d'un puits ou fosse d'inspection : le système de freinage des nouvelles voitures 3000 ayant la particularité d'être situé sous les wagons, l'inspection visuelle, le changement et la réparation de composantes de freins se font sous la voiture.

**En cours** ▸ Après un premier abri permanent construit au site de garage Vaudreuil en 2010, nous avons entamé la construction du site de garage Saint-Antoine en 2010, et des travaux de finition devraient s'effectuer au printemps 2012. Les abris des lignes Deux-Montagnes, Candiac et Mascouche (Train de l'Est) suivront plus tard.

## CENTRE D'ENTRETIEN LACHINE (RÉSEAU CP)

Propriétaires d'une partie de la cour Sortin du CP depuis 2009, nous travaillons à y aménager un garage de jour et un centre d'entretien de notre matériel roulant. En février 2010, un contrat a été octroyé à Bombardier qui a l'entière responsabilité du volet d'entretien du matériel roulant des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac depuis le 1er juillet 2010. La mise en service du centre d'entretien est prévue en novembre 2013. Après l'appel de proposition lancé au printemps 2011, les soumissionnaires ont déposé en octobre leurs propositions techniques et financières : celle de SNC-Lavalin a été sélectionnée pour passer à l'étape de signature de l'entente pour la conception et la construction du centre d'entretien. Depuis, le dossier d'affaires final a reçu l'approbation du Conseil des ministres pour le lancement des travaux au printemps 2012. Nous voulons en outre créer un nouvel accès (accès est) de la subdivision Vaudreuil vers le centre d'entretien pour réduire les interférences avec les trains de marchandises allant ou venant de la cour Saint-Luc. Les travaux sont prévus pour 2012.

*De gauche à droite : L'honorable Larry Smith, sénateur ; Sam Hamad, ex-ministre des Transports ; Francois Ouimet, député de Marquette ; Claude Dauphin, maire de Lachine ; Nancy Fréchette, ex-vice-présidente, Exploitation de l'AMT ; Jean-François Clouthier, conseiller du district de Fort-Rolland ; Kathleen Weil, ministre de l'Immigration et des Communautés culturelles ; Geoffrey Kelley, ministre responsable des Affaires autochtones. Le 25 février 2011, lors de la conférence de presse annonçant un soutien financier du MTQ et de PPP Canada pour la réalisation des travaux.*

## CENTRE D'ENTRETIEN POINTE-SAINT-CHARLES (RÉSEAU CN)

Nous sommes désormais propriétaires du terrain, ce qui nous a permis d'entamer les travaux préparatoires pour construire un garage de jour et un centre d'entretien de notre matériel roulant : un chemin d'accès par le parc industriel adjacent, via la rue Marc-Cantin, a été aménagé à l'été 2011, et la démolition des bâtiments existants, commencée à l'automne 2011, s'achèvera au printemps 2012. Concernant le financement du projet, PPP Canada a confirmé en octobre 2011 son intérêt pour le projet. Un dossier d'affaires initial est en préparation et sera soumis pour approbation aux autorités gouvernementales à l'été 2012. Par ailleurs, nous avons signé en juin 2011 avec le Regroupement économique et social du Sud-ouest (RÉSO) un protocole d'entente afin de développer un centre de formation ferroviaire et favoriser l'embauche locale. La mise en service est prévue pour juin 2015.

AXE 3

## Entretien des infrastructures CP

### SUBDIVISION WESTMOUNT

Tous les trains de banlieue se dirigeant vers (ou partant de) la gare Lucien-L'Allier (lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac) empruntent la subdivision Westmount, un tronçon de 7,4 km entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier. Une étude a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant et les limites de la configuration actuelle des voies ferrées : un seul train en panne a un effet de retards en cascade sur l'ensemble des autres trains. Des investissements s'imposent donc pour améliorer la fiabilité du service et accroître le service sur cette subdivision. **Rails** ▸ Les travaux en cours permettront de réduire les pannes, en diminuant les bris responsables des interruptions de service. Ils devraient s'achever à la fin de 2012. **Signalisation** ▸ Le système, utilisé uniquement par les trains de banlieue, a dépassé sa durée de vie utile, ce qui a causé d'importantes interruptions de service. Les travaux à venir consistent à remplacer le système de signalisation ferroviaire en place par un système de dernière génération. Les plans et devis ont été réalisés, et le ministre a donné son autorisation en janvier 2012. Le terrassement est prévu à l'été 2012 et la pose de la voie en 2013. **Voies** ▸ Nous ajouterons une nouvelle voie au sud (3e voie) sur 4,8 km et installerons des liaisons entre les voies, facilitant la rencontre des trains à contresens. Le quai de la gare Vendôme devra être élargi en raison de la nouvelle voie. Les plans et devis sont en cours. Les travaux pourront débuter à l'automne 2012.

### SUBDIVISION VAUDREUIL

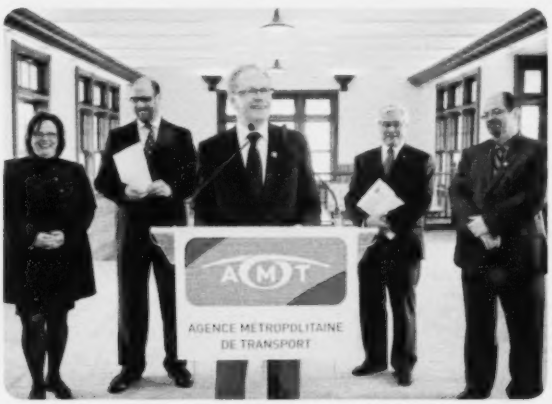
Nous partageons cette subdivision comprise entre Montréal-Ouest et Dorion-Hudson avec le trafic de marchandises du CP. C'est pourquoi il faut réaliser divers travaux pour faciliter la cohabitation entre les deux services. Nous avons entamé à l'automne 2011 une première phase de travaux pour ajouter des liaisons à double commande à Saint-Lazare afin de réduire les interférences avec les trains de marchandises provenant de Toronto ; ces travaux devraient être achevés à l'automne 2012. Le ministre a par ailleurs donné son autorisation en février 2012 pour réaliser une série de mesures, comme l'implantation d'un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) entre Dorion et Saint-Lazare et l'utilisation d'aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage commandés à distance pour effectuer les changements de voies en cas de dépassements ou croisements de trains prévus à l'horaire ou résultant de pannes de matériel roulant ou de défaillances d'infrastructures. Des travaux qui s'échelonnent jusqu'en 2014.

### LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME

Afin d'accroître le nombre de trains sur la ligne, d'importants travaux se feront de l'été 2011 à 2013. Les travaux de voie sur le corridor du CP, débutés à l'été dernier, se poursuivront au printemps et à l'automne 2012. La mise en place d'un CCC entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme, commencée à l'été 2011, se poursuit au printemps 2012. L'ajout d'une voie au garage de Saint-Antoine, le doublement de la voie ferrée principale entre la jonction Saint-Martin et la gare Sainte-Rose, la construction d'un 2e quai pour desservir cette nouvelle voie à la gare Vimont, l'aménagement de nouvelles voies d'évitement à Mirabel, Blainville et Sainte-Thérèse, et la construction de nouvelles voies de liaison à Bois-de-Boulogne et à la jonction Saint-Martin sont prévus à l'été 2012.

### ADIRONDACK/LACOLLE

Avant tout accroissement du service sur la ligne Candiac, il est nécessaire d'apporter des améliorations aux infrastructures ferroviaires. En plus de l'aménagement d'un site de garage permanent, il faut améliorer le système de signalisation entre Delson et la jonction sud (connexion à la subdivision Westmount), ajouter des aiguillages motorisés au sud de Delson et une voie de liaison à la jonction de l'embranchement du Seaway, améliorer les passages piétonniers et ajouter des systèmes d'avertissement automatique, ajouter une voie d'évitement à Saint-Mathieu pour le trafic de marchandises sur la subdivision Lacolle, et rénover et motoriser les aiguillages aux endroits stratégiques, pour permettre la commande à distance (CCC). Les travaux pour la voie d'évitement de Lacolle ont débuté en mars 2011 et se termineront à l'été 2012. L'ingénierie pour les travaux restants sera achevée en 2012 afin d'exécuter les travaux en 2013-2014.




*De gauche à droite : Lucie Charlebois, whip en chef du gouvernement et députée de Soulanges, François Ouimet, député de Marguerite-Yvon Marcoux, député de Vaudreuil ; Paul Côté, PDG par intérim de l'AMT ; Geoffrey Kelley, député de Jacques-Cartier et ministre responsable des Affaires autochtones. Le 15 mars 2012, lors de la conférence de presse annonçant le financement des travaux.*

## Entretien des infrastructures CN

### LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

Nous devons exécuter une série de travaux pour améliorer la sécurité et la fluidité des trains de marchandises et de passagers sur la ligne, en évitant notamment les attentes lors des rencontres entre les différents trains ou lors des manœuvres de nos trains. La composition du sol requiert un concept particulier du terrassement de la voie et de la structure du quai.

**À venir** ▸ Les plans et devis sont en cours. En fonction de la date de la réception de l'autorisation du MTQ, les travaux pourraient débuter en 2013. **Travaux** ▸ construction d'une voie d'évitement, au nord des deux voies existantes et au sud de la gare Mont-Saint-Hilaire ; aménagement d'un quai bas, du côté nord de la nouvelle voie d'évitement, avec un espace réservé pour un quai haut rétractable afin d'offrir un accès aux personnes à mobilité réduite ; ajout de deux voies de liaison entre les deux voies de la ligne Mont-Saint-Hilaire, à l'est de notre site de garage ; modification de la signalisation.

## Réhabilitation des gares

### GARES COMMUNES

**Gare Montréal-Ouest** ▸ Le projet du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) se développe sur les terrains de la cour de triage Glen où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. Le garage et l'entretien des trains se font maintenant à Lachine, à l'ouest de la gare Montréal-Ouest, là où nous aménageons actuellement un centre d'entretien. Ce déplacement a eu pour effet d'accroître de beaucoup le nombre de trains sur les passages à niveau situés de part et d'autre de la gare Montréal-Ouest. Un appel d'offres a été lancé à l'automne 2011 pour la réalisation d'une étude afin d'évaluer l'avant-projet sommaire sur les différentes options possibles. Nous avons aussi apporté certains correctifs et maintenu la présence d'agents sur le site en période de pointe pour faciliter la mobilité de tous dans ce secteur. **Gare Vendôme** ▸ En prévision de l'ouverture du campus Glen du CUSM, prévue pour l'automne 2014 ou le début 2015, et de la venue du Train de l'Ouest, nous faisons des études conjointes avec la STM et le CUSM pour optimiser la desserte intermodale en transport en commun vers l'hôpital, et augmenter la capacité d'accueil pour les passagers du train transférant vers la station de métro. Par ailleurs, la Ville de Montréal a entrepris l'élargissement du boulevard Décarie, qui sera un des principaux accès à cet hôpital. Nous participons au financement du viaduc Décarie, situé immédiatement à l'ouest de la gare Vendôme, qui sera reconstruit par la Ville.

### LIGNE VAUDREUIL-HUDSON

**Gare Île-Perrot** ▸ Le MTQ est en train d'élaborer un projet de réfection de l'A-20 qui comprendra l'implantation d'échangeurs en fonction des infrastructures ferroviaires. Une fois ces travaux exécutés, il sera difficile de modifier la localisation de la gare Île-Perrot. La gare actuelle étant un peu excentrée, et les quais demandant à être allongés, nous sommes en train d'évaluer l'opportunité de déménager cette infrastructure avant que ne soient entamés les travaux d'amélioration des infrastructures en place. **Gare Valois** ▸ Dans le cadre de la reconstruction de l'échangeur Des Sources/A-20 par le MTQ, nous étudions le réaménagement du terminus de cette gare afin d'améliorer les correspondances et de sécuriser les mouvements piétons. **Gare intermodale Vaudreuil** ▸ Nous travaillons à aménager cette gare de façon permanente, en considérant son rôle régional et le projet du Train de l'Ouest. L'étude de faisabilité en cours prend en compte le changement d'envergure du projet, avec un ajout de près de 250 places de stationnement, pour un total d'environ 950 places et l'aménagement de 14 quais d'autobus. Le plan concept a été approuvé par la Ville et le CIT. Nous devons entamer l'avant-projet préliminaire.

### LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME

**Gare Blainville** ▸ L'étude d'opportunité nous a permis de tester plusieurs options concernant l'amélioration de l'accès à la gare et l'ajout de places de stationnement. Nous devons maintenant travailler de concert avec la Ville de Blainville pour réaménager le site actuel et aménager un autre site à proximité, la Ville souhaitant densifier les alentours de la gare. **Gare Sainte-Thérèse** ▸ Avant de procéder à tout agrandissement du stationnement actuellement utilisé à pleine capacité, il faut améliorer l'accès à la gare. Une étude d'opportunité a permis d'identifier plusieurs options, qui devront être analysées avec la Ville de Sainte-Thérèse, qui désire aussi densifier les alentours de la gare. Cette étude a démontré que la congestion sur la rue Turgeon, seul point de passage de la voie ferrée entre l'A-15 et le boulevard Curé-Labelle et dont la circulation est interrompue aux passages de trains, représente un frein majeur. Par ailleurs, le terminus d'autobus est utilisé à pleine capacité. **Gare Rosemère** ▸ Avant d'agrandir le stationnement de cette gare, venu à saturation, il faut s'assurer d'améliorer l'accès à la gare. Considérant le faible potentiel d'agrandissement et l'accessibilité limitée par la route 344, une étude d'opportunité, concernant le côté nord de la route, a permis d'identifier plusieurs solutions, acceptées par nos partenaires : l'élargissement de l'accès pour faciliter l'entrée et la sortie des autobus et l'implantation d'aires de dépose-minute et de stationnement de courte durée, l'établissement d'un lien avec la piste cyclable sur le boulevard Rosemère et un abri de vélos avec aire de remisage. Des aires de dépose-minute devront être aménagées dans un second temps du côté sud/ouest de la gare. **Gare Vimont** ▸ Aménagée de façon temporaire pour répondre à la demande générée par la fermeture provisoire de l'A-19 en octobre 2006, à la suite de l'effondrement du viaduc de la Concorde, cette gare doit être mise aux normes. De plus, l'accès en voiture et en autobus est déficient. Cette gare est très fréquentée, en particulier par une partie des clients de l'ancienne gare Saint-Martin, fermée depuis l'ouverture en 2007 du métro de Laval et son remplacement par la gare intermodale De La Concorde. Le projet comprend l'aménagement des quais, d'un stationnement incitatif de près de 400 places, d'un terminus pour autobus de la STL, d'une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais. Dès que le concept final sera approuvé par la Ville de Laval, l'AMT pourra finaliser les plans et devis. La réalisation est sujette à l'approbation des budgets requis.

### LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

**Gare intermodale Longueuil–Saint-Hubert** ▸ Dans le cadre d'un plan de mise en valeur des abords du secteur aéroportuaire de Saint-Hubert, nous avons convenu, avec la Ville de Longueuil et le RTL, d'aménager de façon permanente cette gare intermodale. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à redévelopper les terrains commerciaux vacants ou sous-utilisés dans le triangle formé par la voie ferrée, le chemin de Chambly et l'axe Vauquelin-Julien-Lord. Le projet comprend le nouveau centre d'échange intermodal, des places de stationnement incitatif et des aires de dépose-minute pour faciliter l'accès en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert. Les travaux débuteront au printemps 2012 avec la construction du tunnel piétonnier, des nouveaux quais, des édicules et l'installation et la mise en service des ascenseurs. Puis commencera à l'été 2012 la phase de construction de deux stationnements incitatifs, d'un dépose-minute et d'une boucle d'autobus pour faciliter le rabattement

AXE 3

vers la gare. La mise en service de ce centre d'échange intermodal est prévu pour fin 2012. **Gare Saint-Bruno** ▸ Nous procédons depuis 2010 à l'aménagement permanent de cette gare. Après le stationnement ouvert au public à l'automne 2010, nous procéderons au rehaussement des quais en 2012. La construction d'une passerelle est en cours d'autorisation auprès du MTQ. **Gare Saint-Basile-le-Grand** ▸ Après l'aménagement permanent du stationnement à l'automne 2010, nous poursuivrons les travaux en 2012 avec l'installation d'abribus. **Gare McMasterville** ▸ Nous travaillons à aménager cette gare de façon permanente : outre les travaux habituels concernant le stationnement et les abords de la gare (accès des autobus et des voitures), nous devons ajouter un bassin souterrain de captation des eaux de pluie, le terrain du stationnement étant enclavé et aucun service public n'étant disponible pour le drainage pluvial. Nous avons dû développer un nouveau concept d'égout pluvial, avec pompage, pour exutoire par le nord ouest du site, ce qui a retardé l'échéancier des travaux. Les travaux sont maintenant prévus pour l'été 2012. **Gare Mont-Saint-Hilaire** ▸ Le stationnement s'imbrique dans un quartier urbain, appelé Village de la gare, ce qui implique un travail d'harmonisation et de coordination avec la Ville de Mont-Saint-Hilaire et le promoteur immobilier. À l'été 2011, nous avons signé avec la Ville un protocole d'entente au sujet du partage des coûts de réfection du chemin de la station, de la chaussée et des égouts. Les plans et devis pour agrandir et aménager de manière permanente le stationnement ont été révisés à l'automne 2011. Les délais dans la réalisation des travaux sont dus en partie à une seconde analyse environnementale exigée par le MDDEP, qui, au regard des résultats positifs, a délivré son certificat d'autorisation à l'automne 2011. Les travaux concernant le stationnement, le chemin de la Station, les égouts et la chaussée sont prévus en 2012.

### LIGNE CANDIAC

**Gare Saint-Constant** ▸ La nouvelle gare, avec débarcadère, sera déplacée sur le côté ouest de la rue Saint-Pierre, et comprendra un nouveau stationnement incitatif de près de 300 places. En lien avec le plan municipal de revitalisation de la rue Saint-Pierre, cette gare s'insérera dans un tout nouveau complexe multifonctionnel de Quartier de la Gare, de type TOD (*Transit Oriented Developement*). Les plans et devis finaux, tout comme la coordination avec le Quartier de la Gare, sont terminés depuis novembre 2011. Les travaux de conduite pluviale ont été exécutés par le promoteur à l'été 2011. L'appel d'offres pour la construction sera lancé au printemps 2012, pour des travaux à exécuter à l'été et au début de l'automne 2012. La mise en service est prévue pour l'automne 2012. **Gare Candiac** ▸ Cette gare doit faire l'objet d'un aménagement permanent. Située dans un nouvel environnement, elle sera développée en partenariat avec la Ville de Candiac. Les projets de gare et de garage sont intégrés, et un concept détaillé a été présenté à la Ville de Candiac. L'entente avec le propriétaire pour le stationnement actuel temporaire venant à échéance en novembre 2011, nous avons prolongé l'entente de trois ans.

## Modernisation du tunnel Mont-Royal

Mis en service en 1918, le tunnel Mont-Royal est un lien ferroviaire entre la gare Canora et la gare Centrale. Il dessert la ligne Deux-Montagnes, la plus achalandée du réseau, et accueillera prochainement le Train de l'Est (ligne Mascouche) et, éventuellement, la ligne Blainville–Saint-Jérôme. En prévision de cette hausse d'achalandage, et avec l'arrivée des voitures bimodes, nous voulons moderniser les moyens de communication et les infrastructures, et revoir certains aspects des plans d'intervention. Pour ce faire, nous avons formé un comité directeur qui réunit divers spécialistes, représentants des Service des incendies de Montréal, du Service de police de Montréal, du CN, de Transport Canada et de nos consultants responsables de la réalisation des études, et présidé par notre Direction de la Sûreté. Ce comité est chargé de coordonner les différentes actions requises pour la mise à niveau du tunnel en terme de sécurité, d'impliquer et d'informer les différents intervenants dans le processus d'amélioration, et de faire le suivi global du projet d'amélioration. **Mise à niveau du tunnel Mont-Royal – Étude** ▸ Concernant plus spécifiquement la mise à niveau des infrastructures, nous avons dévoilé à l'automne 2011 l'étude confiée à Hatch Mott MacDonald (HMM), qui démontre que le tunnel Mont-Royal rencontre les normes de sécurité. Cela dit, dans un souci de renforcement de la sécurité, nous déployons un plan d'action pour assurer le maintien et l'amélioration des infrastructures en place en fonction d'une éventuelle augmentation de l'achalandage et de la mise en service du nouveau matériel roulant. À court terme, ce plan comprend la modernisation du matériel roulant, l'amélioration des procédures d'intervention d'urgence et la modernisation du système de communication. À moyen terme, il propose une mise à niveau de l'éclairage et du système de communication (téléphone d'urgence et système de communication aux usagers), la révision des systèmes de contrôle, la mise à niveau du système de *monitoring*, l'implantation d'un système de canalisation incendie, la modernisation d'infrastructures fixes et l'implantation d'un système mécanisé de ventilation. La faisabilité et l'estimation préliminaire des coûts de réalisation seront définies dans un rapport d'avant-projet préliminaire attendu pour le printemps 2012. Par la suite, nous développerons un avant-projet définitif dans le but de préciser les concepts et de commencer l'élaboration des plans et devis, toujours dans l'optique de respecter l'échéancier préliminaire établi dans le rapport de HMM. **Mise à niveau des plans d'intervention d'urgence** ▸ Nous travaillons également à arrimer les différents plans d'intervention d'urgence de nos partenaires pour le tunnel Mont-Royal en un seul plan afin d'améliorer l'efficacité des équipes d'intervenants, le tout en considérant l'analyse de risque réalisée en 2010 et les normes en vigueur. **Moyens de communications – Mise aux normes** ▸ Nous voulons améliorer les communications radio dans le tunnel pour l'ensemble des intervenants, soit les services d'urgence, le CN et notre propre personnel. La modernisation des radiocommunications permettra d'assurer une meilleure coordination des interventions, la réception d'informations actualisées, l'envoi de signalements d'incidents plus rapidement au COS, ce qui facilitera la reprise normale des services. Les études et les plans et devis ont été achevés. Le processus d'appel d'offres est en cours. La réalisation des travaux est prévue pour 2012.

AXES DE TRANSPORT

# Établir des axes à haut niveau de service

Nous gérons 31 voies réservées d'une longueur totale de 85,2 km à travers la région métropolitaine de Montréal. Plus de 3000 autobus provenant de 14 organismes de transport différents y circulent, transportant 113 000 passagers quotidiennement. C'est dire que notre réseau de voies réservées métropolitaines est primordial dans l'organisation des transports collectifs. Dans un contexte où d'importants travaux routiers vont ralentir la circulation métropolitaine, nous pensons que les voies réservées, relativement peu coûteuses et faciles à mettre en place, s'avèrent une bonne solution pour contrer les effets de la congestion routière. Le réseau de voies réservées est appelé à croître.

AXE REPENTIGNY–RUE NOTRE-DAME

Chaque matin, les retards s'accumulent en direction de Montréal à l'intersection Iberville, Claude-David et Notre-Dame-des-Champs, à Repentigny, en amont du pont Le Gardeur. C'est pourquoi nous voulons mettre en place, en direction ouest, une voie réservée en rive sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs. La Ville de Montréal se chargerait de cet aménagement en trois phases : de l'avenue Marien jusqu'au boulevard De La Rousselière, puis jusqu'à la rue Réal-Benoit, et enfin jusqu'au carrefour giratoire Notre-Dame. Des études précédentes avaient mis en doute l'intérêt du projet. Mais depuis, en raison de nouvelles données d'achalandage, l'étude coûts-bénéfices réalisée en 2011 s'est révélée positive, ce qui fait maintenant de ce projet un projet rentable pour la collectivité.

AXE ROUTE 116

Pour répondre à la demande croissante de la clientèle, assurer la ponctualité du service et limiter les retards des autobus dans la congestion, nous voulons prolonger la voie réservée sur l'accotement de la route 116 et mettre en place des mesures préférentielles pour autobus à certaines intersections entre le boulevard Seigneurial à Saint-Bruno-de-Montarville et la rue Grande-Allée à Mont-Saint-Hilaire. Ce projet réalisé en deux phases faciliterait le rabattement des autobus du CIT de la Vallée du Richelieu vers les gares McMasterville et Saint-Basile-le-Grand ainsi que vers les terminus Longueuil et Centre-ville. **Tronçon boulevard Seigneurial (Saint-Bruno-de-Montarville) et rue Robert (Saint-Basile-le-Grand)** > L'étude d'opportunité est achevée, l'étude de faisabilité détaillée qui est actuellement en cours devrait se terminer au printemps 2012. **Tronçon rue Robert (Saint-Basile-le-Grand) et rue Grande-Allée (Mont-Saint-Hilaire)** > L'étude d'opportunité et de faisabilité détaillée est actuellement en cours et devrait se terminer au printemps 2012.

AXE BOULEVARD TASCHEREAU

Pour les usagers du RTL, les déplacements dans l'axe nord-sud, entre Montréal et Longueuil, sont particulièrement tributaires des correspondances aux terminus Longueuil et Panama. Pour offrir des trajets plus directs et plus rapides vers ces pôles importants du territoire de Longueuil, un corridor doit croiser la majorité des lignes du RTL au centre de l'agglomération, critère auquel répond tout à fait le boulevard Taschereau. Les améliorations sont de trois ordres : la mise en place d'un axe en site propre Taschereau–Curé-Poirier–Jacques-Cartier–De Mortagne ; le prolongement de la portion de voie réservée sur le boulevard Taschereau donnant accès au terminus Panama (à court terme) ; la mise en place d'un axe en site propre Taschereau–terminus Longueuil et Panama (à long terme). Nous devons mener des études complémentaires pour analyser en profondeur la complexité de l'axe Taschereau et la multitude d'échangeurs croisant ce dernier. L'étude d'opportunité devrait être déposée au printemps 2012.

# AXE 3

## AXE PIE-IX À MONTRÉAL ET À LAVAL

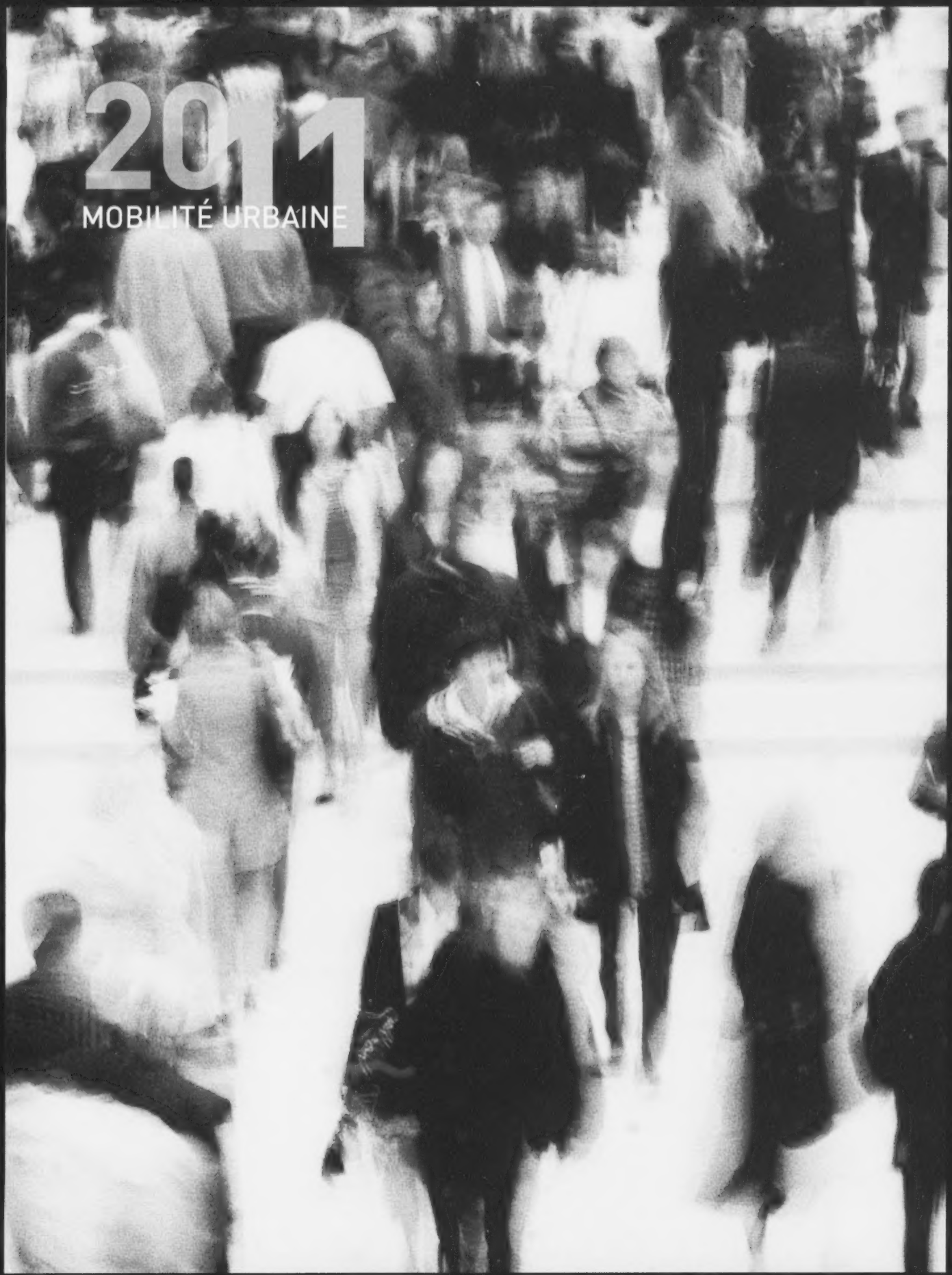
L'axe Pie-IX étant l'un des plus importants axes de transport collectif sur le territoire de Montréal, à l'est de la ligne 2 orange du métro, le développement de mesures préférentielles au transport en commun et à terme d'un SRB constitue pour nous une priorité mais c'en est une aussi pour la STM, la STL, les CIT, le MTQ et les Villes de Montréal et de Laval. À l'avenir, ce corridor emprunté par les autobus de la STM, de la STL et du CRT de Lanaudière pourrait atteindre 70000 passages par jour. C'est pourquoi nous travaillons de concert avec nos partenaires pour mettre en place un réseau de voies réservées permanentes en site propre à grande capacité de transport, ce qui permettra d'offrir un service plus fiable, plus rapide et diminuant le nombre de correspondances. Le projet comporte notamment une voie réservée par direction et une vingtaine de stations à Montréal. Des aménagements et une signalisation adaptée sont prévus pour assurer la sécurité des usagers du transport en commun et de la route, des piétons et des cyclistes en particulier aux intersections où seront implantées les stations. Le projet prévoit des stationnements incitatifs à Laval et des correspondances facilitées à une future station de métro de la ligne bleue, à la gare Montréal-Nord du Train de l'Est (ligne Mascouche) et à la station de métro Pie-IX de la ligne verte.

Pour identifier une solution optimale de mise en œuvre d'un service rapide par bus (SRB) à Laval et à Montréal dans une perspective de desserte métropolitaine, plusieurs activités ont été réalisées, dont les analyses relatives au développement des concepts, à l'insertion, à l'achalandage, à l'impact sur le milieu et sur la circulation. Les analyses ont permis de faire évoluer les scénarios originalement définis dans l'étude de faisabilité de 2008 afin d'élaborer les géométries des scénarios de desserte du SRB Pie-IX à Laval et Montréal.

La portée de l'étude du projet de SRB est maintenant comprise entre l'échangeur A-440 / montée Saint-François à Laval et la rue Notre-Dame à Montréal.

Après le dépôt d'un avant-projet préliminaire par le consortium Genivar-Cima+ en juin 2010, la Ville de Montréal a demandé, en novembre 2010, de procéder à une étude de requalification urbaine de l'axe Pie-IX. L'AMT a alors mandaté le consultant Genivar-Cima+ pour réaliser l'étude. Parallèlement, le comité directeur a émis le souhait de valider la possibilité de préparer l'axe Pie-IX pour une éventuelle électrification. Une deuxième étude a donc été réalisée en collaboration avec Hydro-Québec. Les résultats de ces études ont été déposés à l'automne 2011. Après analyse des impacts que ces propositions auront sur le projet, le concept est en processus de consultation auprès des différents arrondissements concernés. Après quoi le comité directeur sera en mesure de prendre une décision sur l'orientation à donner à l'avant-projet définitif qui sera réalisé à partir du concept final retenu et de procéder à l'élaboration du dossier d'affaires initial qui sera soumis à la considération du Conseil des ministres.

**En cours** ▸ **Tronçon Montréal** ▸ Nous avons rencontré la Ville de Montréal pour présenter les résultats de l'étude de requalification, discuter des enjeux du projet et s'entendre sur son échéancier d'intégration. Nous avons également rencontré les quatre arrondissements concernés afin de leur présenter le scénario bonifié. **Tronçon Laval** ▸ Nous pensons finaliser l'avant-projet définitif en 2012.


2011
MOBILITÉ URBAINE

# Achalandage record en 2011 : + 4,4 %

La région métropolitaine a enregistré en 2011 une hausse record de son achalandage de 4,4 %, une performance inégalée depuis les quinze dernières années au moins. Plusieurs facteurs concourent à cette hausse : la croissance démographique, le prix fluctuant de l'essence, les travaux routiers, mais aussi un réseau de transport collectif renforcé, mieux intégré, qui convainc une clientèle toujours plus importante d'opter pour des modes de transport durable dans ses déplacements quotidiens.

## TRAINS DE BANLIEUE

En 2011, nos cinq lignes en service ont enregistré plus de 16,6 millions de déplacements, soit une hausse de 7,6 % par rapport à 2010. Une lecture plus fine des résultats montre que, avec 98 % de taux d'occupation annuel en heure de pointe, le réseau connaît une véritable saturation aux heures de grande affluence. Quatre lignes connaissent cependant des hausses remarquables : Blainville–Saint-Jérôme (+9,7 %), Vaudreuil-Hudson (+9,2 %), Mont-Saint-Hilaire (+13,0 %) et Candiac (+28,6 %) ; la ligne Deux-Montagnes enregistre une hausse de 2,4 %, sans doute freinée par la saturation de la capacité d'accueil. L'ajout de six départs quotidiens sur la ligne Candiac en juin 2011, dans le cadre du plan de gestion de la circulation à la suite de la fermeture partielle du pont Mercier, a indubitablement contribué à la croissance de cette ligne. **Taux de ponctualité** > Le taux de ponctualité global a atteint 97,1 %, dépassant largement l'objectif de 95 % fixé en début d'année pour l'ensemble des départs. Il s'agit du meilleur taux de ponctualité parmi les services de transport comparables en Amérique du Nord.

## AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

En 2011, l'Express Chevrier a enregistré plus de 1,5 million de déplacements, en hausse de 8,8 % par rapport à 2010. Depuis l'été 2011, 21 départs quotidiens (13 en pointe du matin et 8 en pointe du soir) ont été ajoutés : par le biais des autobus du RTL, nous offrons maintenant 93 départs en direction de Montréal et 90 en direction du stationnement Chevrier, avec un intervalle moyen de moins de 5 minutes en pointe du matin et du soir. Par ailleurs, nous avons maintenu le programme de bonus/malus conclu avec le RTL en 2009.

## VOIES RÉSERVÉES

En 2011, plus de 25,3 millions de déplacements ont été effectués dans la région métropolitaine sur les 85,2 km de voies réservées. Près de 190 lignes d'autobus circulent quotidiennement sur nos voies réservées métropolitaines, ce qui accommode, aux heures de pointe, près de 113 200 usagers.

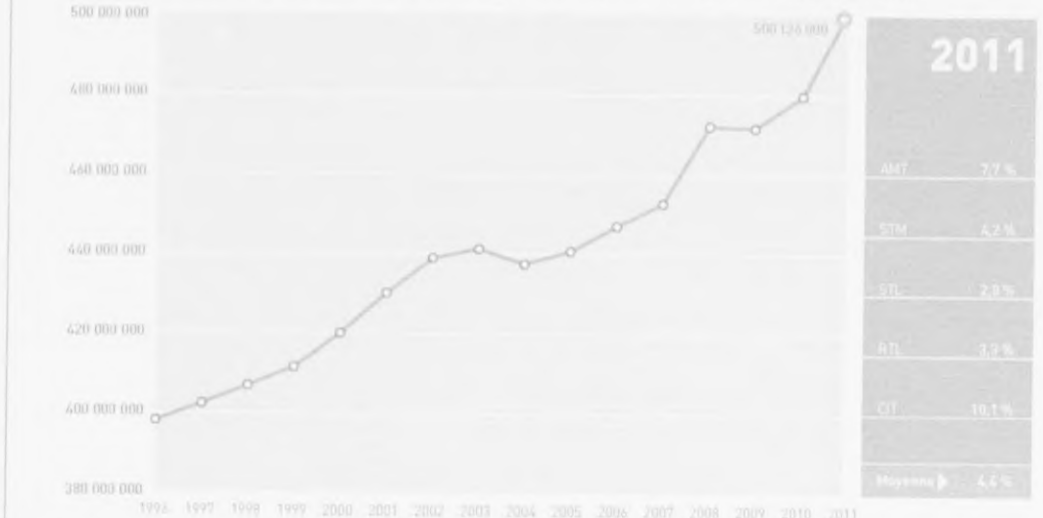
## TERMINUS MÉTROPOLITAINS

Durant cette période, les 16 terminus métropolitains ont enregistré 73,0 millions de passages (+ 2,3 % par rapport à 2010).

### ENQUÊTE EN CONTINU

Commencé en 2009 pour une période de trois ans, et couvrant le même territoire que l'enquête OD 2008, ce projet-pilote vise à suivre au plus près les habitudes de déplacements de la population en en mesurant les variations annuelles ou saisonnières. Tout au long de l'année, par le biais d'entrevues téléphoniques d'une dizaine de minutes, tous les modes et motifs de transport utilisés pendant la journée sont sondés et compilés. En 2011, 16 088 ont été réalisées, dépassant ainsi l'objectif 2011 fixé à 15 000 appels.

**Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine 2011**



# Faciliter la mobilité lors des travaux routiers

Dans la perspective d'importants travaux routiers dans le complexe Turcot et sur le pont Mercier à l'été et à l'automne 2011, nous avons mis en place une série de mesures visant à réduire la congestion routière et à encourager l'utilisation des transports actifs et collectifs. Certaines de ces mesures ont été mises en place au début de l'été 2011, et d'autres ont suivi à la fin août 2011, avant la période de la rentrée scolaire traditionnellement très achalandée.

**Départs supplémentaires sur la ligne Candiac** ▸ L'ajout en juin 2011 de six nouveaux départs a contribué à l'augmentation de l'achalandage de plus de 28 % en un an. L'impact s'est aussi fait sentir sur l'achalandage des stationnements incitatifs que nous avons dû bonifier également pour répondre à la demande.

**Stationnements incitatifs** ▸ Les places ajoutées aux gares Saint-Jérôme, Sainte-Catherine, Candiac, Châteauguay et Chambly ont permis de faire baisser le taux de saturation, ce qui s'est révélé bénéfique pour l'accès aux transports collectifs. [voir p. 14]

**OPUS+ : promotion MTQ** ▸ Le MTQ a bonifié, pour une durée limitée, notre programme d'abonnement annuel aux transports collectifs : en plus de l'habituel mois gratuit que nous offrons à nos abonnés, il offrait un mois supplémentaire gratuit. De nos 28 000 abonnés, plus de 16 000 découlent directement de cette promotion.

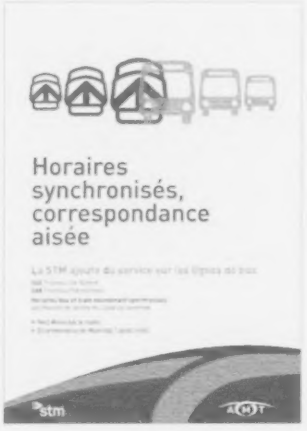
**Express Chevrier 90** ▸ Nous avons ajouté 13 départs en période de pointe du matin (8 vers le terminus Centre-ville et 5 vers le stationnement Chevrier) et 8 départs en période de pointe du soir (4 vers le terminus Centre-ville et 4 vers le stationnement Chevrier). Ces ajouts de service ont permis d'augmenter de 8,8 % l'achalandage de cet Express.

**Synchronisation autobus-trains** ▸ Des autobus de la STM ont été synchronisés avec les passages de train. Le résultat a été concluant : en effet, une hausse des accès au train par autobus sur le territoire de Montréal a été observée en septembre, soit de 23 % sur la ligne Vaudreuil-Hudson et de 5 % sur la ligne Deux-Montagnes.

**Voie réservée sur la route 132** ▸ La prolongation des heures de services de cette voie réservée permet à plus de 90 autobus d'y circuler en période de pointe matinale en amont du pont Mercier, évitant ainsi une partie de la congestion.

**Bretelle Airlie : accès des autobus** ▸ L'accès exclusif en tout temps des autobus à cette bretelle leur permet d'éviter la congestion routière à l'approche du pont Mercier.

**Estacade du pont Champlain** ▸ L'ouverture de l'estacade du pont Champlain du 12 septembre au 31 octobre 2011 a permis aux autobus vides, aux véhicules d'urgence et de services et au personnel médical en fonction d'éviter la congestion sur le pont.



# Indicateurs de performance

## RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

| ACHALANDAGE | DÉBARQUEMENT MOYEN | | ANNUEL | | Δ | DÉPARTS RESPECTÉS | | DÉPARTS DE MOINS | | PONCTUALITÉ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LIGNES | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2011/10 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| Deux-Montagnes | 29 900 | 31 100 | 7 347 200 | 7 543 300 | 2,7 % | 25 | 25 | 24 | 24 | 98,6 % | 97,4 % |
| Vaudreuil-Hudson | 15 100 | 16 400 | 3 421 700 | 3 759 000 | 9,9 % | 13 | 13 | 14 | 14 | 94,5 % | 95,8 % |
| Blainville-Saint-Jérôme | 10 300 | 11 100 | 2 196 000 | 2 409 100 | 9,7 % | 10 | 10 | 10 | 10 | 96,6 % | 97,7 % |
| Mont-Saint-Hilaire | 8 000 | 9 000 | 1 833 900 | 2 071 900 | 13,0 % | 7 | 7 | 7 | 7 | 97,9 % | 98,5 % |
| Candiac | 3 000 | 4 300 | 672 900 | 865 500 | 28,6 % | 6 | 9 | 6 | 9 | 96,4 % | 96,8 % |
| **TOTAL** | **66 300** | **71 900** | **15 471 700** | **16 648 800** | **7,6 %** | **61** | **64** | **61** | **64** | **97,1 %** | **97,1 %** |

| INFRASTRUCTURES | TRAJET (km) | | GARES | | STATIONNEMENTS | | PLACES VOITURES | | OCCUPATION (%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LIGNES | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| Deux-Montagnes | 29,9 | 29,9 | 12 | 12 | 8 | 8 | 5 961 | 6 021 | 89 % | 90 % |
| Vaudreuil-Hudson | 51,2 | 51,2 | 18 | 18 | 14 | 14 | 3 606 | 3 606 | 65 % | 75 % |
| Blainville-Saint-Jérôme | 62,8 | 62,8 | 10 (+3[1]) | 10 (+3[1]) | 6 | 6 | 3 069 | 3 069 | 69 % | 79 % |
| Mont-Saint-Hilaire | 34,9 | 34,9 | 6 (+1[2]) | 6 (+1[2]) | 6 | 6 | 2 849 | 2 865 | 72 % | 77 % |
| Candiac | 25,6 | 25,6 | 5 (+3[1]) | 5 (+3[1]) | 4 | 4 | 876 | 1 232 | 65 % | 73 % |
| **TOTAL** | **204,4** | **204,4** | **51** | **51** | **38** | **38** | **16 361** | **16 773** | **76 %** | **81 %** |

*1 Gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac 2 Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire*

| FINANCES* | COÛTS D'EXPLOITATION ($) | | RECETTES USAGERS ($) | | AUTOFINANCEMENT (%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LIGNES | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| Deux-Montagnes | 34 930 000 | 38 622 000 | 18 880 000 | 20 185 000 | 54,06 | 52,26 |
| Vaudreuil-Hudson | 33 427 000 | 33 863 000 | 9 638 000 | 11 005 000 | 28,83 | 32,50 |
| Blainville-Saint-Jérôme | 18 685 000 | 19 367 000 | 8 436 000 | 9 609 000 | 45,15 | 49,62 |
| Mont-Saint-Hilaire | 19 079 000 | 19 193 000 | 6 597 000 | 7 733 000 | 34,58 | 40,29 |
| Candiac | 9 262 000 | 9 678 000 | 2 294 000 | 3 045 000 | 24,77 | 31,46 |
| **TOTAL** | **115 383 000** | **120 723 000** | **45 848 000** | **51 577 000** | **39,74** | **42,72** |

** Données non auditées, en date du 28 mars 2012*

## RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

| ACHALANDAGE | DÉBARQUEMENT MOYEN | | ANNUEL | | Δ |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2011/10 |
| Express Chevrier | 6 100 | 6 600 | 1 404 600 | 1 578 300 | 8,8 % |
| Voies réservées | 109 000 | 113 200 | 23 844 900 | 25 319 500 | 6,2 % |
| Terminus | 260 700 | 270 400 | 71 349 600 | 72 993 200 | 2,3 % |
| Stationnements | 11 600 | 12 000 | 2 725 000 | 2 859 100 | 4,9 % |

| INFRASTRUCTURES | NOMBRE | | KM | | QUAIS | | PLACES | | OCCUPATION (%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| Voies réservées | | | 85,2 | 85,2 | | | - | - | - | - |
| Terminus | 16 | 16 | - | - | 219 | 225 | - | - | - | - |
| Stationnements | 23 | 23 | - | - | - | - | 13 370 | 13 958 | 80 | 83 |

| FINANCES* | COÛTS D'EXPLOITATION ($) | | RECETTES USAGERS ($) | | AUTOFINANCEMENT (%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| Express Chevrier | 4 149 000 | 4 635 000 | 2 579 000 | 3 153 000 | 62,16 | 68,03 |

| COÛTS UNITAIRES ($) | PASSAGERS | | VOITURE | | PLACES ANNUEL | | KM | | QUAI | | COÛTS ANNUELS DE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| Voies réservées | 0,09 | 0,10 | - | - | - | - | 25 646 | 30 106 | - | - | 2 185 000 | 2 565 000 |
| Terminus | 0,13 | 0,15 | - | - | - | - | - | - | 41 738 | 48 422 | 9 489 000 | 10 895 000 |
| Stationnements | - | - | 0,70 | 0,69 | 142,56 | 140,78 | - | - | - | - | 1 906 000 | 1 965 000 |

** Données non auditées, en date du 28 mars 2012*

# Actifs de l'AMT

## RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

| RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE | GARES | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | ACHALANDAGE (semaine/jour) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LIGNES | | STATIONNEMENTS 2011 | PLACES VÉLOS 2011 | PLACES AUTOS 2011 | RÉSULTATS 2011 | VARIATION 2011/2010 |
| Deux-Montagnes | 12 | 8 | 410 | 6 041 | 7 543 300 | 2,7 % |
| Vaudreuil-Hudson | 18 | 14 | 461 | 3 596 | 3 759 000 | 9,9 % |
| Blainville–Saint-Jérôme | 10+3 [1] | 6 | 285 | 3 291 | 2 409 100 | 9,7 % |
| Mont-Saint-Hilaire | 6+1 [2] | 6 | 297 | 3 071 | 2 071 900 | 13,0 % |
| Candiac | 5+3 [1] | 4 | 91 | 1 352 | 865 500 | 28,6 % |
| GRAND TOTAL ▶ | 51 | 38 | 1 544 | 17 351 | 16 648 800 | 7,6 % |

| LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | | ACHALANDAGE TRAIN (semaine/jour) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DEUX-MONTAGNES | PLACES VÉLOS 2011 | PLACES AUTOS 2011 | ACHALANDAGE AUTOS 2011 | TAUX D'OCCUPATION RÉS. 2011 | RÉSULTATS 2011 | VARIATION 2011/2010 |
| Deux-Montagnes | 170 | 1 270 | 300 700 | 95 % | 1 623 600 | 2,4 % |
| Grand-Moulin | 44 | 345 | 76 300 | 87 % | 456 700 | 0,5 % |
| Sainte-Dorothée | 21 | 1 103 | 255 800 | 92 % | 976 600 | 7,4 % |
| Île-Bigras | 15 | 68 | 16 500 | 96 % | 155 300 | 0,8 % |
| Roxboro-Pierrefonds | 47 | 887 | 220 500 | 98 % | 1 422 400 | 0,6 % |
| Sunnybrooke | 21 | 524 | 129 100 | 97 % | 766 700 | 8,1 % |
| Bois-Franc | 21 | 754 | 181 900 | 95 % | 787 800 | 11,4 % |
| Du Ruisseau | 21 | 1 090 | 194 200 | 70 % | 645 000 | 6,2 % |
| Montpellier | 14 | — | — | — | 641 800 | 1,5 % |
| Mont-Royal | 22 | — | — | — | 604 400 | -2,7 % |
| Canora | 14 | — | — | — | 408 800 | 10,8 % |
| Gare Centrale [2] | — | — | — | — | 6 598 100 | 3,1 % |
| TOTAL ▶ | 410 | 6 041 | 1 375 000 | 90 % | 15 086 700 | 2,7 % |
| VAUDREUIL-HUDSON | | | | | | |
| Hudson | 7 | 36 | 4 600 | 51 % | 25 800 | 6,2 % |
| Vaudreuil | 25 | 831 | 145 100 | 69 % | 409 800 | 8,3 % |
| Dorion | 54 | 140 | 20 300 | 57 % | 172 800 | 9,6 % |
| Pincourt-Terrasse-Vaudreuil | 13 | 184 | 38 000 | 82 % | 223 400 | 16,1 % |
| Île-Perrot | 37 | 290 | 65 400 | 89 % | 244 400 | 6,2 % |
| Sainte-Anne-de-Bellevue | 15 | 336 | 45 400 | 53 % | 179 300 | 20,7 % |
| Baie-d'Urfé | 15 | 72 | 12 800 | 70 % | 80 300 | 16,9 % |
| Beaurepaire | 31 | 43 | 8 300 | 76 % | 199 700 | 15,7 % |
| Beaconsfield | 78 | 465 | 114 000 | 97 % | 747 000 | 8,6 % |
| Cedar Park | 22 | 77 | 6 800 | 100 % | 230 900 | 5,1 % |
| Pointe-Claire | 38 | 645 | 107 300 | 66 % | 351 300 | 7,1 % |
| Valois | 22 | 115 | 27 500 | 95 % | 291 600 | 10,3 % |
| Pine Beach | 28 | — | — | — | 145 800 | 5,9 % |
| Dorval | 31 | 402 | 80 500 | 81 % | 253 900 | 8,3 % |
| Lachine | 38 | — | — | — | 238 900 | 8,7 % |
| Montréal-Ouest [1] | 15 | 10 | 2 800 | 95 % | 488 400 | 9,3 % |
| Vendôme [1] | — | — | — | — | 1 405 400 | 14,7 % |
| Lucien-L'Allier [1] | — | — | — | — | 1 829 900 | 7,4 % |
| TOTAL ▶ | 461 | 3 596 | 678 800 | 75 % | 7 518 100 | 9,9 % |
| BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME | | | | | | |
| Saint-Jérôme | 30 | 588 | 91 700 | 94 % | 308 900 | 13,5 % |
| Blainville | 32 | 582 | 115 800 | 79 % | 394 300 | 13,9 % |
| Sainte-Thérèse | 53 | 664 | 158 500 | 94 % | 596 200 | 4,3 % |
| Rosemère | 43 | 431 | 86 300 | 79 % | 421 600 | 4,9 % |
| Sainte-Rose | 46 | 756 | 118 200 | 62 % | 377 000 | 15,2 % |
| Vimont | 14 | 270 | 50 700 | 73 % | 215 100 | 17,6 % |
| De la Concorde | 53 | — | — | — | 664 000 | 11,7 % |
| Bois-de-Boulogne | 7 | — | — | — | 132 800 | 0,2 % |
| Chabanel | — | — | — | — | 73 700 | 11,4 % |
| Parc | 7 | — | — | — | 930 500 | 4,1 % |
| Montréal-Ouest [1] | — | — | — | — | 91 700 | 4,4 % |
| Vendôme [1] | — | — | — | — | 161 500 | 21,6 % |
| Lucien-L'Allier [1] | — | — | — | — | 451 600 | 20,6 % |
| TOTAL ▶ | 285 | 3 291 | 620 700 | 79 % | 4 818 200 | 9,7 % |
| MONT-SAINT-HILAIRE | | | | | | |
| Mont-Saint-Hilaire | 29 | 694 | 145 300 | 83 % | 473 900 | 18,0 % |
| McMasterville | 37 | 472 | 90 900 | 53 % | 339 200 | 6,7 % |
| Saint-Basile-le-Grand | 143 | 467 | 102 700 | 87 % | 361 700 | 12,5 % |
| Saint-Bruno | 35 | 555 | 105 600 | 75 % | 295 600 | 6,1 % |
| Saint-Hubert | 30 | 477 | 87 400 | 81 % | 265 200 | 17,9 % |
| Saint-Lambert | 23 | 256 | 63 300 | 98 % | 344 400 | 15,5 % |
| Gare Centrale [2] | — | — | — | — | 2 064 000 | 13,1 % |
| TOTAL ▶ | 297 | 3 071 | 595 200 | 77 % | 4 144 000 | 13,0 % |
| CANDIAC | | | | | | |
| Candiac | 7 | 174 | 35 500 | 97 | 87 700 | 32,9 % |
| Delson | 7 | 170 | 13 600 | 32 | 63 100 | 30,4 % |
| Saint-Constant | 42 | 159 | 31 000 | 77 | 221 700 | 15,2 % |
| Sainte-Catherine | 30 | 849 | 117 900 | 78 | 391 600 | 40,9 % |
| LaSalle | 5 | — | — | — | 92 100 | 16,1 % |
| Montréal-Ouest [1] | — | — | — | — | 66 600 | 26,9 % |
| Vendôme [1] | — | — | — | — | 398 000 | 27,9 % |
| Lucien-L'Allier [1] | — | — | — | — | 410 100 | 29,0 % |
| TOTAL ▶ | 91 | 1 352 | 198 000 | 73 % | 1 730 900 | 28,6 % |
| GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE | 1 544 | 17 351 | 3 467 700 | 81 % | 33 297 900 | 7,6 % |

GRAND TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA) ▶

*1 Gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme et Candiac 2 Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire*

# RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

| EXPRESS MÉTROPOLITAINS | ARRÊTS | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | ACHALANDAGE (semaine moyenne) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | STATIONNEMENTS 2011 | PLACES VÉLOS 2011 | PLACES AUTOS 2011 | RÉSULTATS 2011 | VARIATION 2011/2010 |
| Express Chevrier | 3 | 1 | 28 | 2 313 | 1 528 300 | 8,8 % |
| **TOTAL** | **3** | **1** | **28** | **2 313** | **1 528 300** | **8,8 %** |

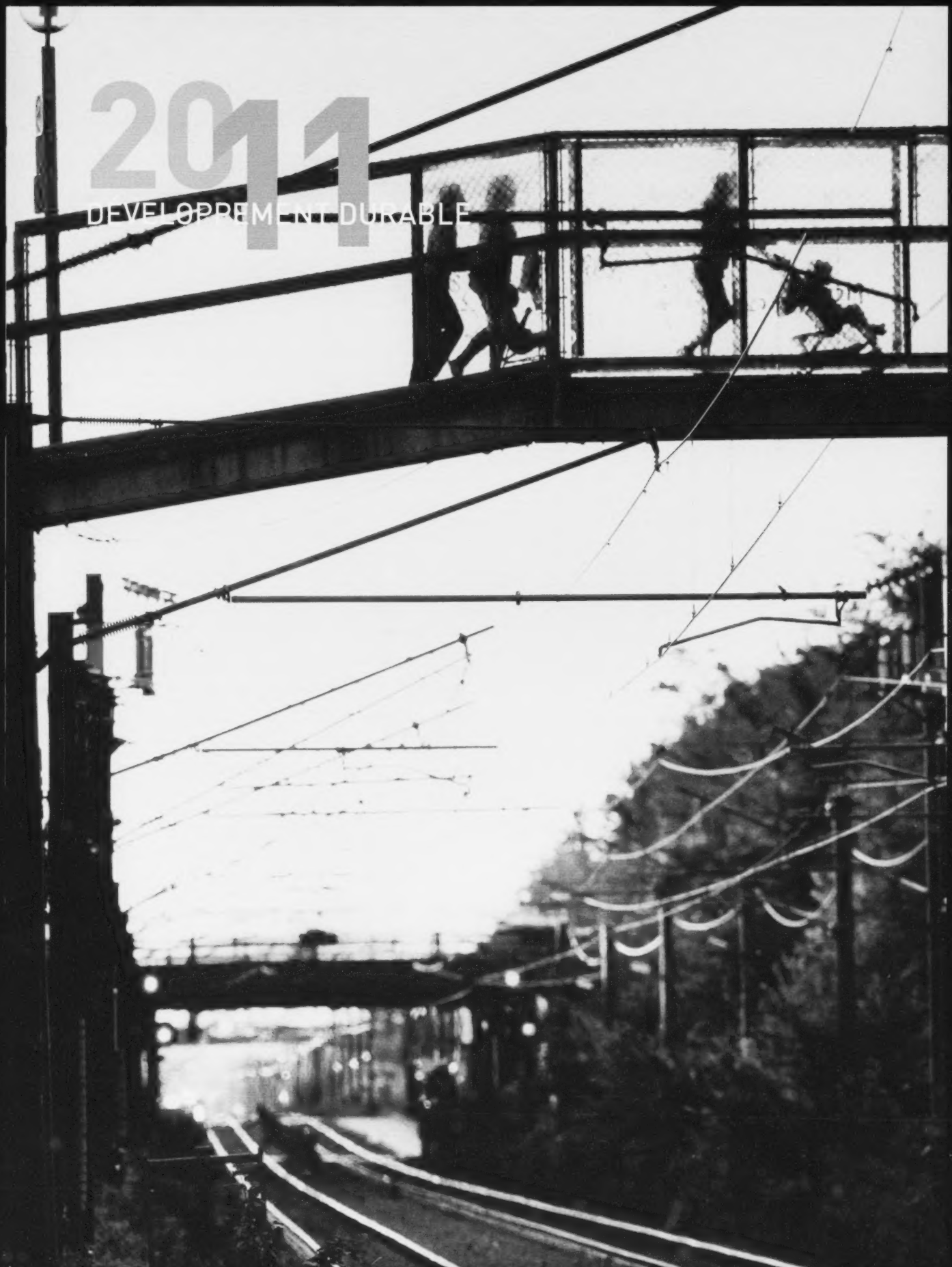
| TERMINUS MÉTROPOLITAINS | AUTOBUS | | ACHALANDAGE (semaine moyenne) | |
|---|---|---|---|---|
| | RÉSEAUX | LIGNES | RÉSULTATS 2011 | VARIATION 2011/2010 |
| Angrignon | 4 | 22 | 6 768 100 | 2,1 % |
| Brossard | 4 | 53 | 2 256 000 | 5,6 % |
| Cartier | 2 | 23 | 4 884 900 | 0,2 % |
| Centre-Ville | 10 | 69 | 12 112 100 | 2,1 % |
| Côte-Vertu | 3 | 26 | 12 599 700 | 3,1 % |
| De Montarville | 2 | 7 | 237 300 | 5,8 % |
| Henri-Bourassa Nord | 2 | 7 | 970 100 | 8,6 % |
| Henri-Bourassa Sud | 1 | 14 | 6 571 600 | 1,5 % |
| Le Carrefour | 2 | 12 | 507 800 | 7,5 % |
| Longueuil | 7 | 72 | 12 686 500 | 2,5 % |
| Montmorency | 3 | 19 | 5 410 000 | 4,0 % |
| Radisson | 5 | 21 | 4 235 700 | 11,0 % |
| Repentigny | 2 | 15 | 386 300 | 15,2 % |
| Saint-Eustache | 1 | 8 | 400 100 | 2,6 % |
| Sainte-Thérèse | 2 | 13 | 937 000 | 1,6 % |
| Terrebonne | 1 | 22 | 2 030 000 | 10,5 % |
| **TOTAL** | **51** | **403** | **72 993 200** | **2,3 %** |

| AXES MÉTROPOLITAINS | MESURES PRÉFÉRENTIELLES | VOIES RÉSERVÉES (km) | |
|---|---|---|---|
| | | POINTE DU MATIN | POINTE DU SOIR |
| A20/Eiretelle Tellier | — | 1,5 | 1,5 |
| A25 | — | 5,0 | 5,6 |
| A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV | oui | 10,7 | 10,8 |
| Avenue du Parc | oui | 3,5 | 3,0 |
| Boul. Newman | — | 3,2 | 3,2 |
| Boul. Pie-IX | — | 8,5 | 8,5 |
| Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Eiretelle Mercier | oui | 6,2 | 0,1 |
| Boul. Taschereau | oui | 5,4 | 5,4 |
| Eiretelle Taschereau | — | 0,5 | — |
| Concorde/Notre-Dame | — | 2,7 | 2,7 |
| Côte-des-Neiges | — | 5,1 | 4,8 |
| Henri-Bourassa | — | 8,3 | 8,3 |
| Le Carrefour/Côte-Vertu | oui | 7,0 | 6,1 |
| Pont Viau/Boul. Des Laurentides | oui | 2,4 | 1,3 |
| Pont Victoria/Des Irlandais | — | 0,2 | 0,1 |
| R116 | — | 1,2 | 1,3 |
| R132/Montbrun | — | 2,0 | — |
| René-Lévesque/Notre-Dame | oui | 8,0 | 8,0 |
| Rue Sherbrooke Est | — | 1,8 | 2,1 |
| Saint-Charles/Riverside/Lafayette | oui | 2,2 | 0,8 |
| **TOTAL** | | **85,2** | **73,5** |

| STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | | ACHALANDAGE AUTO | |
|---|---|---|---|---|---|
| | PLACES VÉLOS 2011 | PLACES AUTOS 2011 | TAUX D'OCCUPATION RÉS. 2011 | RÉSULTATS 2011 | VARIATION 2011/2010 |
| Angrignon | 90 | 733 | 70 % | 129 000 | 2,3 % |
| Beauharnois (ouverture fin juin 2010) | — | 50 | 11 % | 1 400 | — |
| Brossard-Chevrier | 28 | 2 313 | 92 % | 538 800 | 6,1 % |
| Brossard-Panama | 75 | 958 | 99 % | 241 000 | 6,3 % |
| Cartier | 59 | 597 | 96 % | 144 700 | 0,2 % |
| Chambly | 6 | 389 | 94 % | 83 800 | 5,5 % |
| Châteauguay | 14 | 419 | 95 % | 91 000 | 13,3 % |
| De Montarville | 35 | 307 | 94 % | 72 700 | 10,2 % |
| De Mortagne | 15 | 125 | 26 % | 8 100 | 12,9 % |
| Georges-Gagné | 13 | 432 | 92 % | 100 400 | — |
| La Prairie | 7 | 567 | 96 % | 137 300 | 16,7 % |
| Le Carrefour | 37 | 226 | 27 % | 15 200 | 43,4 % |
| Longueuil | 404 | 2 390 | 58 % | 349 400 | 4,2 % |
| Mercier | | 33 | 96 % | 8 000 | 1,3 % |
| Montmorency | 245 | 1 265 | 92 % | 294 400 | 3,6 % |
| Namur | 29 | 478 | 97 % | 104 900 | 3,1 % |
| Radisson | 38 | 525 | 100 % | 132 400 | 3,8 % |
| Repentigny | 15 | 291 | 77 % | 56 900 | 17,6 % |
| Seigneurial | 7 | 125 | 48 % | 15 100 | 4,9 % |
| Saint-Eustache | 45 | 70 | 95 % | 4 800 | 20,0 % |
| Sainte-Julie | 22 | 250 | 95 % | 60 200 | 2,7 % |
| Sherbrooke | — | 250 | 66 % | 41 500 | 0,5 % |
| Terrebonne | 62 | 1 265 | 87 % | 227 200 | 15,2 % |
| **TOTAL** | **1 246** | **13 958** | **83 %** | **2 859 100** | **4,9 %** |
| | **2 790** | **31 309** | **82 %** | **6 326 800** | **7,7 %** |

# 2011

## DEVELOPPEMENT DURABLE



# Un engagement renouvelé

2011 marque la troisième année d'application de notre Plan d'action de développement durable. Les actions variées se poursuivent : nous dressons un portrait précis de leur état d'avancement dans le tableau récapitulatif (p. 50). Par la réalisation de ce plan, qui s'inscrit dans la Stratégie gouvernementale de développement durable, nous voulons réduire notre empreinte écologique et participer, en tant que société publique, à un véritable changement durable sur le plan économique, social et environnemental.

### CHARTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'UITP

En avril 2011, nous avons signé la Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics (UITP), joignant ainsi les rangs de 66 entreprises de transport collectif reconnues pour leur engagement à intégrer les principes de développement durable dans l'accomplissement de leurs activités, tout en anticipant et en répondant aux besoins des générations présentes et futures, de leurs clients et de leurs partenaires. À titre de signataire effectif de la Charte, nous reconnaissons que le développement dans le secteur du transport public doit adopter des pratiques responsables.

### MERCREDIS DE L'AMT

Onze ans se sont écoulés depuis que nous avons mis sur pied ce cycle de conférences très prisé. À raison d'environ une conférence par mois, nous contribuons à la réflexion sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés au transport des personnes, dans le but affirmé de repenser en profondeur la ville et les réseaux de transport collectif. **Les sujets de 2011** : Le Plan stratégique 2020 : une vision intégrée du réseau de transport collectif métropolitain dans la région de Montréal / L'exploitation des données de cartes à puce à des fins de planification des réseaux de transport collectif urbains / Le transport collectif amène-t-il vraiment des gains environnementaux pour la région métropolitaine de Montréal ? / L'électrification du réseau de trains de banlieue de l'AMT / Sécurité des piétons à Montréal : bilan du SPVM / L'expérience BIXI / Changer de direction – Chantier en aménagement du territoire et transport des personnes pour réduire la dépendance du Québec au pétrole.

### DÉFI CLIMAT

Au Québec, en 2011, plus de 50 000 personnes et 1 280 organisations ont participé à Défi Climat, un engagement à prendre un virage vert, comme utiliser les transports collectifs, récupérer les matières recyclables ou acheter local. Nous nous sommes une nouvelle fois démarqués par une forte participation : 246 personnes, soit 84,8 % de nos employés, ont décidé de poser des actions qui permettront d'épargner 259 tonnes de GES en un an. Un engagement qui offre la 2e place dans la catégorie des organisations de 101 à 499 employés dans la grande région montréalaise.

### MARCHÉ PUBLIC AU TERMINUS HENRI-BOURASSA

À l'été 2011, les Montréalais ont pu profiter d'un marché public saisonnier au terminus Henri-Bourassa Sud, où leur étaient proposés des fruits et légumes frais et locaux à prix abordable à proximité de leur domicile ou de leur lieu de travail, près d'un point de service de transport collectif très achalandé. Organisé par la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Ahuntsic-Cartierville, ce marché public s'inscrit parfaitement dans notre stratégie de rendre accessibles des services de première ligne aux clients à proximité des terminus, des gares et des stations de métro afin de diminuer la dépendance à l'automobile, pour assumer les tâches quotidiennes. Le marché étant situé dans un quartier densément peuplé et facile d'accès, les résidents à proximité seront nombreux à s'y rendre à pied, à vélo et en transport collectif, réduisant de ce fait leur empreinte écologique. Une initiative de la communauté : simple et peu coûteuse, qui augmente pourtant grandement la qualité de vie. Une initiative qu'il faut donc encourager à se répéter ailleurs.

L'AMT, FIÈRE PARTENAIRE DE

Défi Climat

Chaque geste compte

PRIX À GAGNER !

Du 15 mars au 30 avril 2011

Inscrivez-vous : www.deficlimat.qc.ca

# Un 9e rendez-vous réussi !

Forts du succès remporté en 2010 avec une formule renouvelée – un événement se déroulant sur cinq jours plutôt que sur une seule journée –, nous avons organisé en 2011 une deuxième semaine complète d'activités, tout en maintenant la fermeture du périmètre du centre-ville le 22 septembre. Cette nouvelle formule, qui a rassemblé plus d'une trentaine de partenaires, a été l'occasion pour tous de démontrer les avantages et les attraits des transports actifs et collectifs et de promouvoir leurs initiatives en matière de développement durable.

La semaine, présentée par la Banque Laurentienne, s'est donc déroulée du 19 au 22 septembre. En plus de la traditionnelle fermeture du centre-ville le 22 septembre, les 19 arrondissements de Montréal et les 83 municipalités faisant partie de notre territoire ont été invités à fermer un tronçon de rue à la circulation automobile pendant l'une ou l'autre des journées de la semaine, permettant ainsi de donner tout son sens à l'événement.

Nous avons voulu amener la population à porter une réflexion sur sa vision des transports actifs et collectifs et lui donner l'occasion de proposer des idées et des pistes de solutions. Nous avons voulu faire de cette semaine un véritable lieu d'échanges entre divers acteurs influents du milieu, mais aussi avec les individus qui composent au quotidien avec la réalité actuelle. C'est donc sous le thème EVSMV toute la semaine, et pourquoi pas toute l'année ?, que la programmation a été élaborée.

## ACTIVITÉS

Du 19 au 22 septembre, plusieurs activités et animations se sont donc déroulées au Square Phillips. Ce fut l'occasion pour les visiteurs d'assister à des spectacles, des ateliers, des tables rondes, des débats et des conférences sur les thèmes de l'environnement et des transports. Près de 50 000 personnes ont pu participer aux activités et visiter les kiosques des quelque 30 partenaires de sensibilisation présents sur la rue Sainte-Catherine. Dans la soirée du 22 septembre, tout le monde avait rendez-vous à la place des Festivals pour le spectacle gratuit d'*Arcade Fire*.

## PÉRIMÈTRE FERMÉ

Le jeudi 22 septembre, la rue Sainte-Catherine a été fermée aux véhicules comme à l'habitude entre les rues McGill College et De Bleury de 9 h à 15 h 30. Cependant, contrairement aux années précédentes et afin d'alléger l'impact de l'événement sur la congestion routière exceptionnelle qu'a vécu le centre-ville cette année en raison de nombreux chantiers, les rues transversales sont demeurées ouvertes. La rue Sainte-Catherine a donc été transformée en un grand parc urbain, avec aires gazonnées, îlots de verdure, tables de pique-nique et bancs de parc.

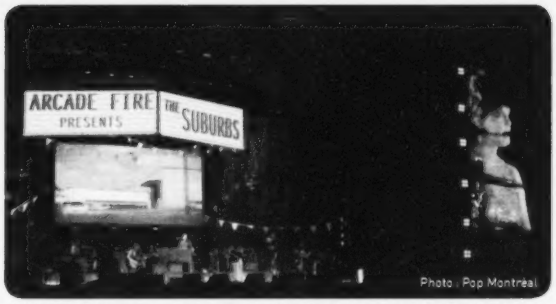
## PARTENAIRES

L'événement est organisé en collaboration avec la Ville de Montréal et la STM, dont plusieurs services sont mis à contribution, ainsi qu'avec le MTQ, le MDDEP et de nombreux autres partenaires et commanditaires, dont notre présentateur, la Banque Laurentienne.

## RÉSULTATS

Grâce à plusieurs opérations de presse bien ciblées, nous avons profité encore une fois d'une importante couverture de presse, ce qui a permis de placer l'enjeu des transports collectifs au centre de l'attention médiatique durant les mois d'août et de septembre 2011. Au total, la revue de presse dénombre plus de 180 mentions dans un large éventail de médias, pour une portée totale de 70 617 489. La plupart de ces résultats proviennent de médias à grande portée et des médias 2.0.

Une hausse significative de l'achalandage dans les transports collectifs a également été notée en 2011. Le 22 septembre, la STM a enregistré un taux d'achalandage record de 945 478 entrées dans le métro, soit une augmentation de 7,3 % par rapport à un jour ouvrable régulier de septembre ; nos réseaux de transport (trains de banlieue et express) ont enregistré en septembre une hausse quotidienne moyenne de 10 %.




L'AMT a été très heureuse de s'associer au Festival Pop Montréal pour pouvoir offrir aux Montréalais ce concert du célèbre groupe de renommée internationale *Arcade Fire* qui a attiré près de 100 000 spectateurs.

Yves Desrutels, chroniqueur à la circulation à la SRC; Davide Gentile, journaliste à la SRC, et François Cardinal, éditorialiste à *La Presse*, sont venus échanger avec le public sur différents enjeux liés aux transports et à l'environnement. La discussion a été animée par Annie Desrochers.

Des jeunes ont participé à un concours de débats oratoires inter-écoles sur les transports actifs et collectifs, animé par Frédéric Barbusci.

Le comédien Emmanuel Bilodeau, porte-parole de l'événement, en compagnie de Paul Morency, lauréat du concours de textes pour la chanson *En ville sans ma voiture 2011*, et de l'auteur, compositeur, interprète Michel Rivard, qui en a fait la mise en musique.

Démonstration de la Société de taï chi taoïste du Canada sur la portion gazonnée.

# Plan d'action de développement durable 2008-2013

| ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC | ENGAGEMENTS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT - 2011 |
|---|---|
| STRATÉGIE 1<br>Informer, sensibiliser, éduquer, innover | OBJECTIF 1<br>Promouvoir et sensibiliser le public au développement et au transport durable |
| **Objectif 1** Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire | **Action 1** Contribuer à la mise en œuvre du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable |
| STRATÉGIE 2<br>Réduire et gérer les risques pour améliorer la santé, la sécurité et l'environnement | OBJECTIF 2<br>Augmenter le sentiment de sécurité des usagers et de la population à travers la qualité et la sûreté accrues de services offerts tout en limitant les impacts de nos activités sur la santé |
| **Objectif 4** Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement | **Action 2** Améliorer le sentiment de sécurité de la clientèle |
| | **Action 3** Implanter des mesures de sûreté dans le réseau et dans nos installations |
| STRATÉGIE 3<br>Produire et consommer de façon responsable | OBJECTIF 3<br>Gérer nos activités à l'interne et à l'externe tout en préconisant la préservation de la biodiversité et le respect des écosystèmes |
| **Objectif 6** Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux | **Action 4** Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable |
| | **Action 5** Revoir la politique de disposition des biens (mobilier, équipements informatiques, matériel roulant, autres) dans une perspective de développement durable |
| **Objectif 7** Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services | **Action 6** Améliorer les activités de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles dans les bureaux et dans les infrastructures |
| | OBJECTIF 4<br>Offrir aux niveaux corporatifs interne et externe des environnements sains tout en minimisant les sources de pollution |
| | **Action 7** Concevoir et développer les infrastructures et les équipements de transport en prenant en considération les principes de développement durable |
| **Objectif 8** Augmenter la part des énergies renouvelables ayant des incidences moindres sur l'environnement (biocarburants, biomasse, énergie solaire, éolien, géothermie, hydroélectricité, etc.) dans le bilan énergétique du Québec | OBJECTIF 5<br>Développer et exploiter les réseaux de TC dans une perspective d'efficacité énergétique en appuyant l'innovation des technologies propres |
| | **Action 8** Favoriser l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables sur le plan de l'exploitation des réseaux de TC |
| **Objectif 9** Appliquer davantage l'écoconditionnalité et la responsabilité sociale dans les programmes d'aide publics et susciter leur implantation dans les programmes des institutions financières | OBJECTIF 6<br>Gérer de façon équitable et responsable les différentes sources de financement octroyées à l'AMT afin de maintenir une saine rentabilité économique |
| | **Action 9** Développer un processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements qui intègre des critères de développement durable |
| STRATÉGIE 5<br>Répondre aux changements démographiques | OBJECTIF 7<br>Contribuer à la création d'emplois dans le secteur des TC, participer avec les gouvernements et les partenaires au dynamisme et au développement économique de la région métropolitaine de Montréal |
| **Objectif 15** Accroître le niveau de vie | **Action 10** Réaliser des projets d'investissements majeurs en TC dans la région métropolitaine de Montréal |
| STRATÉGIE 6<br>Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée | OBJECTIF 8<br>Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en augmentant l'achalandage du TC et en favorisant des liens structurants entre transport et aménagement du territoire |
| **Objectif 18** Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux | **Action 11** Se donner une vision intégrée du développement du TC en lien avec l'aménagement du territoire |
| | OBJECTIF 9<br>Promouvoir auprès de notre clientèle, des partenaires et de la société en général, la « mobilité douce », comme la pratique de la marche et de la bicyclette |
| | **Action 12** Développer l'intermodalité entre les transports actifs et les TC |
| **Objectif 20** Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience | OBJECTIF 10<br>Fixer les tarifs à des niveaux qui permettent de fournir un service suffisamment performant et rapide et qui est offert à un coût abordable pour chaque génération |
| | **Action 13** Proposer une tarification qui favorise l'accès pour tous à un service de TC de qualité et prend en compte la capacité financière de la société |
| STRATÉGIE 7<br>Sauvegarder et partager le patrimoine collectif | OBJECTIF 11<br>Moderniser, seul ou en partenariat, les infrastructures de TC qui témoignent du patrimoine culturel |
| **Objectif 21** Renforcer la conservation et la mise en valeur du patrimoine | **Action 14** Préserver les infrastructures du réseau de trains qui représentent des éléments significatifs du patrimoine |
| STRATÉGIE 9<br>Prévenir et réduire les inégalités | OBJECTIF 12<br>Répondre aux personnes vivant avec des limitations en facilitant l'accès et la sécurité des systèmes de TC tout en appuyant l'innovation de nouvelles technologies |
| **Objectif 26** Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale | **Action 15** Prendre des mesures pour améliorer l'accessibilité à nos équipements et nos services |

| GESTES | CIBLES | INDICATEURS | RÉSULTATS |
|---|---|---|---|
| Élaborer et diffuser de l'information • Organiser des activités de sensibilisation • Déployer le plan de formation établi et en assurer le suivi • Mettre sur pied un comité régional de concertation • Collaborer à la recherche sur le développement durable • Poursuivre la réalisation des engagements pris envers la Charte de l'UITP | Ensemble du personnel rejoint par le biais de différentes activités d'ici la fin de 2010 | % du personnel ayant participé aux activités | Conférence du Dr François Reeves en novembre La santé cardiaque et l'environnement |
| | Soutien à la Chaire de recherche sur la durabilité en transport | Participation à la Chaire de recherche | Colloque annuel organisé par la Chaire MOBILITÉ tenu en mai |
| | Promotion de pratiques durables dans l'exercice de nos activités | Éléments de visibilité (rapport UITP) | Adhésion à la *Charte de développement durable* de l'UITP à titre de signataire effectif • Partenaire du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 • Participation au colloque de l'AQTR sur la mobilité durable |
| Mesurer le sentiment de sécurité de la clientèle • Établir des cibles d'amélioration • Élaborer un plan d'intervention (actions correctrices) | Identification des cibles à atteindre | Rapport déposé | Amélioration du sentiment de sécurité de la clientèle à bord des trains de 81 % (en 2008) à 84 % (en 2011) |
| Ajouter des équipements dans les infrastructures (défibrillateurs, trousses de premiers soins) | Optimisation de la couverture des nouveaux sites avec les équipements de sécurité requis | Taux de couverture | Mesures de sûreté centrées sur l'action humaine plutôt que sur l'installation d'équipements : augmentation de la présence de patrouilleurs aux sites plus problématiques • amélioration des interventions et diminution des délais de réponse dues à la hausse du nombre total d'inspecteurs sur le réseau |
| Contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux • Adopter un cadre ou un système de gestion environnementale d'ici 2012 • Se doter d'une politique d'acquisitions écoresponsables d'ici 2010 | Adoption de gestes contribuant à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux | Nombre de mesures mises en œuvre | Dans le cadre de la relocalisation du siège social : abandon des tasses à café en carton • économie d'énergie au niveau de l'éclairage avec l'installation de détecteurs de mouvements • accès à des places de stationnement sécuritaires pour les vélos et à des douches |
| | Cadre ou système de gestion environnementale implanté d'ici 2011 | Niveau d'avancement | Version préliminaire du cadre de gestion environnementale déposée |
| | Mise en œuvre de pratiques d'acquisitions écoresponsables | Niveau d'avancement de la mise en place de la politique | Plus de 85 % des véhicules liés aux opérations de sûreté sont des véhicules hybrides |
| | Amélioration de l'efficacité écologique des technologies de l'information avec l'adoption d'une démarche *Green IT* | Critères EPEAT • Consommation KWh • Nombre d'employés/imprimante | Acquisition d'ordinateurs selon les critères EPEAT • Réduction du nombre de serveurs en virtualisant à 80 % le parc informatique |
| Examiner les possibilités offertes lors de la disposition de biens (réemploi, recyclage, revente ou don, élimination) • Se doter d'un mécanisme de réduction des risques pour la santé et l'environnement lors du contrat avec l'acquéreur | Politique révisée d'ici 2010 | Résolution du CA | Report de l'échéancier à 2013 |
| Réaliser un bilan de la situation pour l'ensemble de nos installations d'ici 2010 • Élaborer un plan de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles | Remplacement dans les infrastructures des poubelles uniques par des bacs de récupération | Nombre de bacs de récupération | Mise en place d'un système de récupération multimatières dans les nouveaux bureaux administratifs |
| | Hausse de 10 % par année des conteneurs de récupération de vêtements et autres articles usagés | Nombre de conteneurs de récupération | Aucun ajout effectué en 2011 |
| Intégrer dans les devis techniques d'appels d'offres une deuxième proposition basée sur des critères de développement durable d'ici 2010 • Viser l'obtention de certifications dans le cadre de construction de nouveaux bâtiments ou lors de rénovations majeures • Doter les nouveaux équipements du réseau de transport métropolitain d'installations sanitaires écoresponsables et procéder à la mise à niveau progressive des anciens équipements | 100 % des devis techniques d'appels d'offres intègrent une 2e proposition basée sur des critères de développement durable | % de devis techniques conformes | Critères de développement durable considérés |
| | Tous les nouveaux équipements ont des installations sanitaires écoresponsables et les anciens équipements sont mis à niveau progressivement | % de nouveaux équipements conformes<br>% d'équipements mis à niveau | Aucune modification apportée |
| Réaliser une étude d'opportunité sur l'électrification progressive du réseau de trains de banlieue • Réaliser un projet d'infrastructures à faible consommation d'énergie d'ici 2013 | Étude d'opportunité complétée d'ici 2010 | Rapport déposé | Étude d'opportunité complétée • Discussion en cours avec les partenaires concernés |
| Mettre en place le processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements | Intégration de critères de développement durable au processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements | Critères de développement durable intégrés | s.o. |
| Assurer le suivi du programme triennal d'immobilisations | Investissements de 600 M$ d'ici la fin de 2011 | Sommes investies | Investissements de 350 M$ réalisés en 2011 notamment pour : le Train de l'Est • l'acquisition de locomotives bimodes • l'étagement de la jonction de l'Est |
| Adopter un Plan stratégique décennal avec des objectifs de hausse d'achalandage et de part modale pour la région métropolitaine de Montréal • Participer au Programme PAGASTC du MTQ • Effectuer en continu la cueillette d'informations sur les comportements de transport de la population de la région métropolitaine de Montréal | Augmentation de l'achalandage de 8 % et de l'offre de service de 16 % entre 2007 et 2012 | Résultats de l'achalandage et de l'offre de service | Hausse d'achalandage de nos réseaux (trains de banlieue et express) de 7,7 % |
| | Adoption du Plan stratégique d'ici 2011 | Plan stratégique adopté | Adoption par le CA du Plan stratégique 2020 misant sur des services intégrés de transport durable |
| | Hausse d'au moins 10 % du nombre de places de stationnement incitatif | Nombre de places de stationnement incitatif | Ajout de 1 771 nouvelles places |
| | Mesure de la fluctuation annuelle et saisonnière de la mobilité de la population de la région | Enquête réalisée en continu | En continu |
| Adopter une politique d'intermodalité entre les TC et les transports individuels • Préparer le plan d'action associé favorisant l'accès des piétons et des cyclistes aux stationnements incitatifs, aux terminus et aux gares | Déploiement du plan d'action associé | Degré d'avancement | Plan d'action sur l'intermodalité adopté en novembre 2011 |
| Étendre les tarifs étudiants aux 22-25 ans • Offrir dès 2010 la gratuité dans les trains de banlieue et les autobus métropolitains aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte • Lancer des discussions avec les partenaires impliqués sur le financement d'une tarification propre aux personnes à faible revenu | Fidélisation de ces clientèles | Niveau de vente de titres | s.o. |
| Réaliser un inventaire des infrastructures du réseau de trains témoignant du patrimoine culturel • Préparer le programme de la réhabilitation de certaines infrastructures de ce réseau | Programme de réhabilitation des infrastructures | Programme déposé | Selon l'échéancier du Plan d'action |
| Adopter une politique d'accessibilité • Préparer annuellement le plan d'action associé • Implanter les mesures en fonction des critères d'accessibilité adoptés | Plan d'action approuvé par le CA | Résolution du CA | Dépôt en novembre du Plan de développement de l'accessibilité du réseau |
| | Intégration de mesures d'accessibilité dans le Train de l'Est | Nombre de mesures d'accessibilité | Mesures d'accessibilité intégrées au Train de l'Est |

# 2011

## GOUVERNANCE

## NOS MANDATS

- Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires
- Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus
- Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine
- Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro
- Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région
- Soutenir financièrement les Services métropolitains de transport adapté (STA) participant au Programme d'aide métropolitaine au transport adapté
- Offrir aux partenaires son expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

## NOTRE TERRITOIRE

Notre territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecœur dans l'axe est/ouest.

## NOS PARTENAIRES EN TRANSPORT COLLECTIF

- Ministère des Transport du Québec
- 14 organismes de transport œuvrant dans la région métropolitaine de Montréal :
  - 3 sociétés de transport
    - Réseau de transport de Longueuil (RTL)
    - Société de transport de Laval (STL)
    - Société de transport de Montréal (STM)
  - 9 conseils intermunicipaux de transport (CIT)
    - CIT Chambly-Richelieu-Carignan
    - CIT Haut-Saint-Laurent
    - CIT La Presqu'Île
    - CIT Laurentides
    - CIT Le Richelain
    - CIT Roussillon
    - CIT Sorel-Varennes
    - CIT du Sud-Ouest
    - CIT de la Vallée-du-Richelieu
  - 1 conseil régional de transport (CRT) : CRT de Lanaudière
  - 1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie
- Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)
- 12 Services de transport adapté (STA)

## PARTENAIRES MUNICIPAUX

- 83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake
- 12 municipalités régionales de comté (MRC)
- 2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil)
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

## PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

- Ministère des Finances du Québec
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire du Québec (MAMROT)
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP)
- Conseil du trésor du Québec
- Infrastructure Québec
- Transports Canada
- PPP Canada

Depuis le début de nos activités le 1er janvier 1996, nous avons pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, nous bénéficions d'un statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relevons du ministre des Transports du Québec.

Notre conseil d'administration est composé de sept membres. En vertu de l'article 5 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, le gouvernement du Québec nomme le président du conseil d'administration, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues des milieux socioéconomiques. Le Conseil de la CMM désigne quant à lui trois représentants parmi ses membres, soit un représentant de la Ville de Montréal, et, en alternance, un représentant de la Ville de Longueuil et de la Ville de Laval, ainsi qu'un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord et de la couronne sud de Montréal.

Au cours des neuf séances tenues en 2011, notre conseil d'administration a adopté 329 résolutions, par rapport à 304 en 2010. Le comité d'audit s'est réuni à huit reprises en session de travail, ce qui lui a permis notamment de superviser efficacement nos processus de gestion.

# Le conseil d'administration

**Paul Côté**
Président-directeur général de l'AMT par intérim
*Nommé en remplacement de Joël Gauthier par décret le 16 février 2012.*

**Martine Corriveau-Gougeon**
Présidente de Gestion Corriveau-Gougeon inc.
Présidente du comité d'audit de l'AMT
*Mandat renouvelé pour quatre ans le 22 février 2011.*

**Jean-Jacques Beldié**
Président de la STL et conseiller municipal de Laval-les-Îles
*Nommé le 23 février 2012 en remplacement de Caroline St-Hilaire pour un mandat de deux ans.*

**Paul Larocque**
Maire de la Ville de Bois-des-Filion, préfet de la MRC de Thérèse-De Blainville et président de la Commission du transport de la CMM
*Nommé le 29 avril 2010 pour un mandat de deux ans.*

**Michel Bissonnet**
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable des affaires gouvernementales, du transport et du 375e anniversaire de Montréal et maire de l'arrondissement de Saint-Léonard
*Nommé le 20 avril 2011 en remplacement de Marvin Rotrand pour achever son mandat de quatre ans.*

**Louise Fecteau**
Présidente, associée principale de Gaia environnement inc., membre du comité d'audit de l'AMT
*Nommée le 22 février 2011 pour un mandat de quatre ans.*

**Céline Garneau**
Avocate, Langlois Kronström Desjardins, membre du comité d'audit de l'AMT
*Nommée le 22 février 2011 pour un mandat de quatre ans.*

**Michel Fortier**
Secrétaire général et vice-président, Affaires corporatives et juridiques

*Membres en date du CA du 27 avril 2012*

# L'équipe de direction

**Daniel Bergeron**
Vice-président, Information stratégique et affaires métropolitaines
*Cette vice-présidence a été créée en janvier 2011.*

**Patrice Daignault**
Vice-président, Administration et finances et trésorier (Chef de la direction financière)

**Michel Fortier**
Secrétaire général et vice-président, Affaires corporatives et juridiques

**Stéphane Lapierre**
Vice-président, Exploitation par intérim

**Tim Marinier**
Vice-président, Ingénierie et construction

**Pierre-Luc Paquette**
Vice-président, Communication et marketing

**Daniel Randall**
Vice-président, Sûreté

**Michel Veilleux**
Vice-président, Planification et innovations

**Pierre Moreau**
Ministre des Transports du Québec

**Conseil d'administration**

Olivier Beauregard
Directeur, Vérification interne

**Paul Côté**
Président-directeur général par intérim

# Accès aux documents et protection des renseignements personnels

Étant assujettis à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (ci-après la « Loi sur l'accès »), nous avons mis en place en 2010 toutes les procédures nécessaires afin de s'assurer du respect de cette loi et du Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (ci-après le « Règlement ») adopté en vertu de celle-ci.

## Demandes formulées en 2011 en vertu de la Loi sur l'accès

| Réponses fournies aux demandes | Nombre de demandes correspondantes |
|---|---|
| Demandes acceptées | 12 |
| Demande partiellement acceptée | 1 |
| Demandes refusées | 16 |
| Demandes pour lesquelles l'AMT ne détenait aucun document | 7 |
| Demandes qui relevaient davantage de la compétence d'un autre organisme | 3 |
| Demandes ayant fait l'objet d'une demande de révision devant la Commission d'accès à l'information | 5 |

**Les principaux motifs de refus invoqués sont les suivants :**

- les documents contiennent des renseignements ayant des incidences sur les négociations entre organismes publics
- les documents contiennent des renseignements financiers, commerciaux et techniques
- les documents contiennent des renseignements fournis par un tiers et habituellement traités de manière confidentielle par celui-ci
- les documents contiennent des avis, des recommandations et des analyses
- les documents contiennent des renseignements personnels confidentiels

### ACTIVITÉS RELATIVES À L'ACCÈS À L'INFORMATION ET À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Une section intitulée Accès à l'information sur notre site Internet fournit de plus amples renseignements sur la démarche à suivre pour toute demande d'accès formulée en vertu de la *Loi sur l'accès*. On y retrouve également les documents dont la diffusion est prescrite par le Règlement, dont notamment certains de nos règlements, politiques et autres documents officiels. De plus, nous avons mis sur pied un comité sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels, lequel est chargé notamment de la diffusion des documents mentionnés sur notre site Internet ainsi que de la sensibilisation des employés relativement aux obligations et pratiques en matière d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels.

# Responsabilité sociale

### APPLICATION DE LA LOI 100

Pour les exercices 2010 à 2014, l'AMT est assujettie à certaines dispositions de la *Loi 100* qui oblige les organismes ciblés à réduire leurs dépenses de formation, de déplacements et de marketing de l'ordre de 25 %. Cette loi lui demande d'effectuer des choix déchirants quant à la promotion du transport en commun. Une autre particularité de la loi demande de réduire les dépenses de fonctionnement de 10 % sur quatre ans par rapport à celles encourues en 2009. Cette mesure, combinée à celle exprimée plus haut, force l'AMT à rationaliser encore plus ses dépenses d'exploitation et à imputer chacune de ses activités dans le centre de coût correspondant, selon les règles du nouveau cadre financier. En total accord avec cette Loi qui exige une saine gestion des fonds publics, une Politique d'application de la *Loi 100* a été approuvée par le conseil d'administration de l'AMT. Cette Politique a été élaborée en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor. L'AMT est actuellement en démarche pour faire approuver cette Politique par le gouvernement.

### DONS ET COMMANDITES

Dans le cadre de notre programme de dons et commandites, nous sommes partenaires d'une soixantaine d'organisations. Fidèles à notre politique en matière de don et de commandite, nous avons priorisé les initiatives qui favorisaient le développement et la promotion de la mobilité durable. Parmi celles-ci, plusieurs partenariats ont été établis ou renouvelés avec des organisations, comme l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), Équiterre, la Fondation de l'UQAM, la Fondation québécoise en environnement, Leaders en transport durable ainsi que l'AQTIM. Grâce à ce programme, nous tissons des liens solides avec nos partenaires en transport et les organisations qui font la promotion de solutions écologiques ou des transports alternatifs, et par le fait même, nous incitons la population à utiliser les transports collectifs lors de leurs déplacements.

De plus, en 2011, nous avons signé un partenariat novateur avec le Festival Pop Montréal, dans le cadre des activités d'*En ville sans ma voiture*, ce qui a généré une visibilité considérable auprès de clientèles potentielles : par exemple, lors du spectacle d'*Arcade Fire*, la foule a été estimée à plus de 100 000 spectateurs. D'autres partenariats nouvellement développés se démarquent notamment par l'originalité des activités mises de l'avant, comme le Festival Classica à Saint-Lambert, qui a rendu une partie du centre-ville piétonnier pendant la durée des festivités, et Nuit de la peinture de Deux-Montagnes, qui occupait un stationnement afin d'y faire vivre l'art, l'espace d'une nuit.

### IMPLICATION SOCIALE

En 2011, pour une 4e année, les employés de l'AMT se sont associés à la campagne Centraide, qui apporte son soutien aux personnes vivant des problèmes sociaux dans la grande région métropolitaine. Diverses activités de cueillette de fonds (vente de pommes et de bijoux, concours de desserts, soirées poker et hockey, et tirages moitié-moitié) ont rythmé la campagne et ont permis de remettre un peu plus de 24 000 $ à Centraide.

# Gestion des activités

### PROGICIEL DE GESTION INTÉGRÉ SAP

Après 15 ans d'existence, et une croissance exponentielle des services à fournir, des projets à réaliser et des ressources humaines à gérer, s'est imposée la recherche d'un support technologique nous permettant d'améliorer nos processus de gestion, de partager plus efficacement l'information entre nos différentes unités et avec nos partenaires, et d'optimiser nos ressources humaines, matérielles et financières, dans le but affirmé d'accroître notre performance.

Dès le début 2010, nous avons donc opté pour un progiciel de gestion intégré, une option technologique qui permet d'intégrer et d'optimiser nos processus. Lancée au printemps 2010, l'implantation de ce SAP doit s'échelonner sur un peu plus de 24 mois. À la mi-février 2012, le projet est entré dans sa dernière phase, consacrée à la mise à niveau de certaines fonctionnalités et à l'ajout de modules complémentaires qui permettront d'achever l'intégration de tous nos processus.

Toute l'organisation est mise à contribution dans cette implantation grâce à des représentants de chaque unité. La majorité des employés ont également été sollicités lors de diverses rencontres d'information et d'échanges sur les processus à revoir. Un plan de communication et de gestion du changement est établi afin d'intégrer l'outil une étape à la fois.

### GESTION DE PROJETS STANDARDISÉE (GPS)

Au regard de l'important portefeuille de projets que nous avons à gérer, l'optimisation, la standardisation et la mise en place des meilleures pratiques en matière de gestion de projets constituent plus que jamais des incontournables pour assurer une gestion responsable, transparente et efficace dans la planification et l'intégration de projets de développement et de maintien de nos infrastructures.

En conformité avec les attentes du Vérificateur général du Québec, et à la suite d'un exercice de réflexion et d'analyse en gouvernance et en gestion de portefeuille et de projets, trois comités de gestion de projets ont vu le jour en 2010 : la gouvernance, visant à mettre en place une structure décisionnelle qui assure une direction continue et qui s'appuie sur les principes et les meilleures pratiques de gestion de projets reconnus selon les standards PMI internationaux ; les processus d'affaires, qui jettent les bases de la mise en place de processus communs entourant la gestion des projets et du portefeuille de projets ; et le support de gestion, qui permet d'offrir aux équipes des outils de gestion soutenant la nouvelle culture et facilitant l'intégration.

Le déploiement est passé, en 2011, à des étapes plus concrètes : une bonne partie de l'intégration et de la mise en place de la structure de la GPS a ainsi été créée dans SAP. À la fin 2011, les employés qui travaillent en gestion de projets ont entamé une série de formations théoriques qui s'est poursuivie jusqu'en février 2012 avec un volet pratique dans SAP, pour maximiser, en temps réel, le partage d'information sur les projets, sur la vue d'ensemble jusqu'au contrôle des coûts.

Nous attendons de la GPS qu'elle nous permette de mieux gérer les enjeux et les risques de façon efficace et proactive, de choisir les bons projets au moment opportun, de tenir compte de l'environnement évolutif et de s'adapter aux impondérables du moment.

# Ressources humaines

## LOI SUR L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

Compte tenu de notre obligation gouvernementale, nous avons entamé le processus d'élaboration d'un programme d'accès à l'égalité en emploi. Durant l'année 2011, nous avons pris connaissance des possibilités d'actions proposées et nous les avons analysées selon notre contexte d'entreprise, ce qui nous a permis d'identifier des actions concrètes à mettre en place. Nous serons donc en mesure, au cours de l'année 2012, d'élaborer un plan d'action détaillé.

## RECRUTEMENT

Dans un contexte d'expansion, qui s'explique par le grand nombre de projets de transport collectif à réaliser dans les prochaines années, nous sommes en constante recherche des plus grands talents. C'est pourquoi nous prenons une part toujours plus active dans les journées Carrières des universités et dans les salons d'emploi, parmi lesquels le salon Carrières du Réseau des ingénieurs du Québec, afin d'engager des ressources chevronnées pour assurer la relève, en particulier dans les domaines du génie civil, de l'électrique, du ferroviaire, de l'informatique et de la planification.

## COMMUNICATION INTERNE

Le développement d'un important volet de communication interne, depuis deux ans, a permis aux quelque 325 employés de l'organisation de mieux s'outiller dans leur travail, de développer un sentiment d'appartenance et de profiter des mécanismes de rétroaction et de diffusion dans un contexte de gestion du changement. Les responsables de ce volet s'assurent d'un point de vue général de la diffusion des communications à l'interne par le biais d'outils de communication efficaces et d'activités mobilisatrices ; ils accompagnent également nos gestionnaires à l'occasion de projets majeurs, autant internes qu'externes, tout en participant aux diverses initiatives relevant de la gestion de nos ressources humaines.

## DÉMÉNAGEMENT

Notre nouveau siège social est situé au 700, rue De La Gauchetière Ouest, à la frontière du centre des affaires et du quartier international de Montréal. Les travaux se sont déroulés avec succès et selon l'échéancier prévu. Le déménagement s'est réalisé de manière accélérée, le temps de la longue fin de semaine de l'Action de grâce. Les nouveaux bureaux étaient opérationnels dès le mardi 11 octobre 2011.

*Paul Côté, président-directeur général par intérim, s'adresse aux employés de l'AMT lors du dernier Forum des employés.*

PHOTOGRAPHIES : Jean-François Bérubé et Fotografika
PUBLICATION : Agence métropolitaine de transport,
700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage, Montréal (Québec), H3B 5M2
Téléphone : 514 287-2464 – Télécopieur : 514 287-2460 – amt.qc.ca
DÉPÔT : Bibliothèque nationale, 2011 – ISBN : 978-2-550-64632-7

Imprimé au Québec sur papier xxxxxxxxxx

AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca